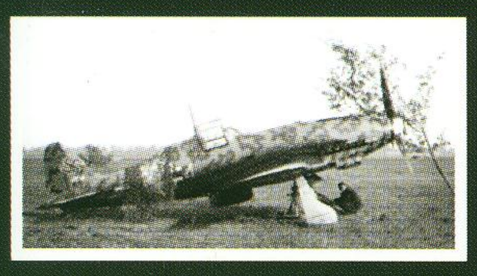
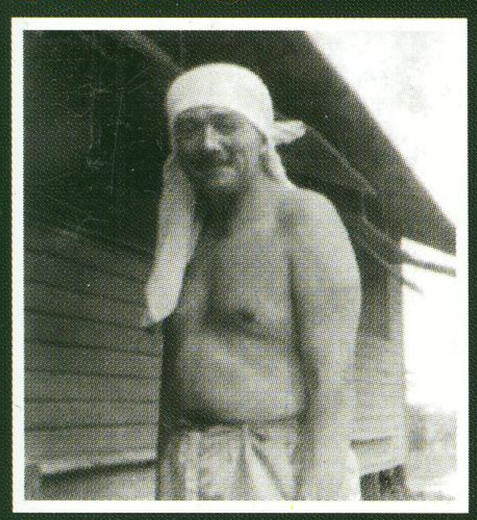
AÉRO JOURNAL

N°36
BIMESTRIEL
AVRIL - MAI 04

DES LÉVRIERS POUR LA JG 77



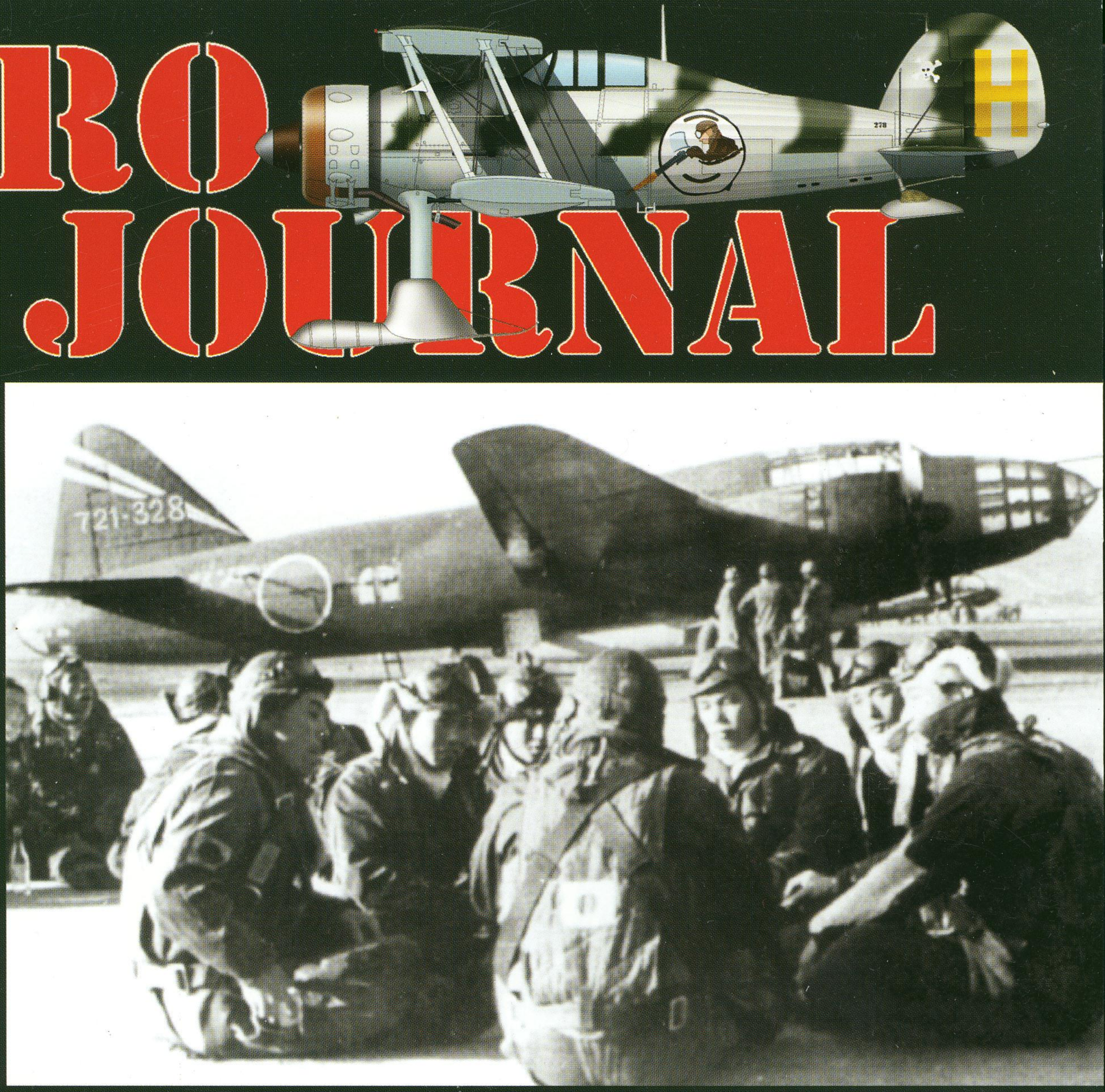
PHILIPPE LIVRY-LEVEL



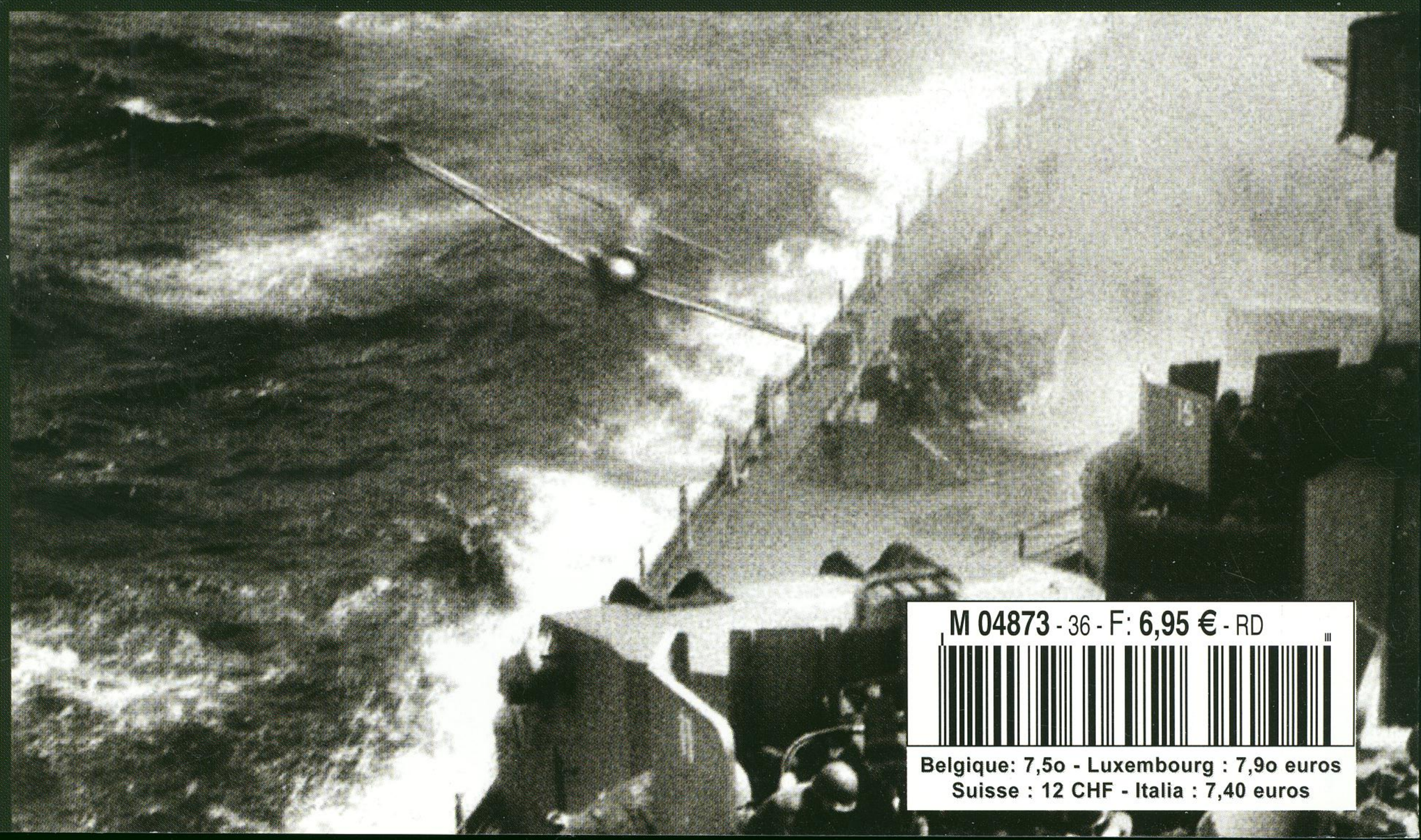
LES BEAUFIGHTER AMÉRICAINS

UN MEXICAIN EN NORMANDIE

LA CHASSE FRANÇAISE
LE GC I/9



KAMIKAZE
LA FUREUR DU VENT DIVIN



M 04873 - 36 - F: 6,95 € - RD
Belgique: 7,5o - Luxembourg : 7,9o euros
Suisse : 12 CHF - Italia : 7,40 euros

Les lanternes du sanctuaire des Kamikaze à Chiran.

NOTAM
(NOTICE TO AIRMEN)

La vanité de l'héroïsme

Grâce à la télévision, qui n'a pas son égale pour s'approprier, puis galvauder et vider de leur substance les noms et les expressions, le mot kamikaze fait désormais partie de notre langage courant. Puisque *par analogie*, il désigne toute personne exposant délibérément sa vie, les journalistes le trouvent parfaitement adapté pour qualifier les auteurs des attentats du 11 septembre ou du Moyen-Orient.

Cette analogie est toutefois abusive. Combien plus confortable il aurait été pour les Alliés occidentaux que le phénomène Kamikaze eut été imposé par une hiérarchie rigide, manipulatrice et autoritaire, que ces pilotes eussent été des fanatiques ou de malheureuses victimes installées de force et boulonnées à l'intérieur de leurs avions. Les Kamikaze japonais n'avaient rien de fanatiques endoctrinés par des extrémistes jusqu'au-boutistes. C'étaient des jeunes gens, comme tous les autres, issus de toutes les classes de la société, beaucoup d'étudiants et même de lycéens. Le mouvement est venu de la base. Il s'est imposé à une hiérarchie, qui l'a d'abord refusé, puis qui, dépassée par les événements, a fini par espérer y voir un nouveau « vent divin d'Ise », un *deus ex machina* qui pouvait sauver le Japon d'une défaite inéluctable. Elle a cédé à ce qu'un amiral japonais a appelé « la vanité de l'héroïsme ».

Bien sûr, dans certains cas, des volontaires ont été désignés d'office, mais face à un choix possible, seule une infime minorité a refusé. Les dernières lettres qu'ils ont écrites à leurs proches montrent que beaucoup n'y sont pas allés de gaité de cœur. La pression sociale, la crainte de la honte et du déshonneur et, derrière cela, le mince espoir que leur geste puisse servir à sauver les leurs, les ont conduits à accepter malgré tout leur dernière mission.

Dans le sanctuaire de Chiran, au milieu des 1 036 lanternes, chacune commémorant la mémoire d'un jeune pilote Kamikaze, se trouve celle de Hajime Fuji. Parce que père de famille, il n'avait pas été autorisé à se porter volontaire. En apprenant la tristesse que ce refus lui avait causé, sa femme s'est noyée avec leurs trois filles pour qu'il soit libre d'accomplir ce qu'il considérait comme son destin. Sur la lanterne du sanctuaire de Chiran, une date – celle de la mission dont Hajime Fuji ne revint jamais – 28 mars 1945.

CJE

AÉRO-JOURNAL N° 36 – Avril - mai 2004

Magazine bimestriel édité par Aéro-Éditions International, S.A.R.L. au capital de 400 euros immatriculée au RCS d'Agen, SIRET 44003063300028.
Commission paritaire : 0508 K 83091
ISSN : 0336-1055
Dépôt légal : à parution
Directeur de la publication et rédacteur-en-chef : Christian-Jacques Ehrengardt
Secrétaire de rédaction : Philippe Listemann
Responsable de la publication pour la Belgique :
Tondeur Diffusion, Av.Fr.Van Kalken 9, 1070 Bruxelles, Belgique
Adresse du siège social :

Aéro-Éditions International
BP 31 - 47551 Agen-Boé Cedex 1
(Tél : 05.53.98.35.79 - fax : 05.53.96.99.01 - e-mail : aeroeditions@free.fr)

Imprimé en France par Léonce Deprez à Ruitz (62).
Prix au numéro : Euro 6,95 (France métropolitaine).
Les articles publiés n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs.

© Copyright Aéro-Éditions. Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans la présente publication, faite sans l'autorisation de l'éditeur est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage du copiste et non destinées à une utilisation collective et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère spécifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées. Loi du 11.03.1957, art. 40 et 41; Code Pénal, art. 425.

Communiqué de la rédaction

Comment certains le savent déjà, ou ne vont pas tarder à la savoir, la société Aéro-Éditions, a été condamnée pour diffamation et atteinte à l'honneur de M. Pierre Clostermann pour le livre « *Pilotes de chasse français 39-45* » qu'elle a édité en 1999. Cette condamnation s'accompagne de l'obligation de publication du jugement dans les revues suivantes : *Aéro-Journal*, *Le Nouvel Observateur*, *Figaro Magazine*, *Le Fana* et... *Aviation Magazine*. Après trois ans de procédure, la partie adverse s'est finalement aperçue que ce dernier titre n'existait plus depuis longtemps et a demandé que la publication légale soit faite chez un autre confrère à la place. Le 28 octobre 2003, la Cour d'appel d'Agen a jugé cette requête irrecevable.

Quelle n'a pas été notre surprise de constater que, non seulement, ce confrère qui n'était pas légalement tenu à publier le texte du jugement s'est fait un malin plaisir de le publier quand même, mais que le nom d'*Aviation Magazine*, figurant sur l'original du jugement de la Cour d'appel d'Agen, avait été remplacé par le sien ! Par qui, pourquoi ?

Nous tenons simplement à rappeler qu'en 2002, ce confrère avait lui-même été condamné à 1 euro de dommages et intérêts pour propos diffamatoires tenus à l'encontre de MM. Ehrengardt et Listemann dans son n° 103. Nous n'avions pas alors jugé utile de porter ce fait à la connaissance de nos lecteurs, ni de donner suite au droit de réponse que le tribunal nous avait accordé, parce que nous avions estimé que, s'il existe une concurrence entre nous, celle-ci doit rester *fair play*.

Visiblement, tout le monde n'est pas de cet avis. C'est bien triste. Mais de là à faire usage de faux pour se venger d'un concurrent, cela devient carrément inquiétant.

Christian-Jacques Ehrengardt
Philippe Listemann

REÇU 5 SUR 5

Maréchal, nous voilà...

Je ne suis pas tout à fait d'accord avec votre éditorial du n° 35. Il est facile de moraliser et de réécrire l'histoire 62 ans après. Il faut se replacer dans l'ambiance de l'époque. Vous oubliez un certain nombre de faits : l'ignoble comportement des Britanniques envers les soldats français à Dunkerque, 2 millions de soldats français prisonniers en Allemagne, Mers el-Kébir, Dakar, Madagascar, la Syrie, etc. Même De Gaulle a déclaré en apprenant le débarquement en AFN qu'il espérait que les gens de Vichy allaient rejeter les Alliés à la mer. Les Américains avaient bien choisi leur jour, un dimanche, comme les Japonais à Pearl Harbor. De plus, l'Amérique n'était pas en guerre contre la France et l'attaque a été déclenchée sans déclaration de guerre. Qui ne se serait pas défendu dans ces conditions ? Avec des amis comme les Anglo-Saxons, qui avait besoin d'ennemis ?

N. Fouchaux (Genève)

Lafayette, nous voilà...

Encore bravo pour un éditorial courageux. J'entends actuellement très peu de sentiments pro-américains dans mon entourage (pour la plupart de nationalité française).
La suite de l'article sur la JG 2 est excellente. Dommage qu'il n'y a ait pas d'infos sur le I./JG 2 en Italie au début de l'année 1944 et sur les exploits de Siegfried Lemke, qui avait réalisé un quadruplé et un triplé (?) contre des Spitfire au-dessus des têtes de pont d'Anzio. L'auteur de l'article est quand même à remercier.

N. Page (courriel)

L'auteur n'est pas responsable de cette omission. Il s'agit d'une erreur de manipulation de ce %@!§# de rédacteur-en-chef qui a fait sauter le paragraphe consacré aux opérations en Italie. Il vous présente ses excuses.

Bavure

Évidemment, quand l'auteur de la recension du livre *Intruders over Britain* (page 73 du n° 35) écrit : « *le Führer souhaitant que l'on abatte les bombardiers allemands au-dessus du Reich pour des raisons de propagande* », c'est « bombardiers anglais » qu'il faut lire. La Luftwaffe avait alors déjà bien assez d'ennuis comme ça pour ne pas descendre ses propres avions.
Tu parles d'une propagande !
Le lecteur aura rectifié de lui-même.

Gaston Chazara n'est plus

À la suite de l'article de G.D. Rohrbacher, publié dans notre n° 31, le général Y.M. Gueguen, président de l'amicale des forces aériennes françaises libres, fait savoir que Gaston Chazara, dernier aviateur de la France libre à avoir piloté en opérations des Wellington du *Coastal Command*, est décédé dans sa 91e année, le 7 février 2004.

Un Fw 190 à haute altitude et un Spitfire au ras des pâquerettes

Relisant d'anciens numéros d'Aéro-Journal, je suis tombé sur la photo du « Fw 190A-5 du *Hauptmann* Wilhelm-Ferdinand Galland » publiée en page 39 du n° 12 (*Les As de l'aviation*). En fait, il s'agit d'un Fw 190A-4/U7, étudié pour la haute altitude. À gauche de l'avion, juste derrière le mécano, on aperçoit la prise d'air supplémentaire, ou plutôt extérieure et agrandie, pour le compresseur. Elle a son pendant à droite, comme on peut le voir sur l'avion au loin à droite, entre les deux autres *schwarzen Männer*. Cette version fut précédée de trois Fw 190A-3/U7 (WNr. 1900130528 à 531). L'avion en photo avec les marques de *Kommandeur* est le WNr. 7092 (GH+BP), un A-4/U7 construit par Fieseler à Cassel et pris en compte par la Luftwaffe le 31 octobre 1942. Il fut bien la monture de W-F. Galland au II./JG 26.
Je désirerais revenir sur le « fameux » Spitfire Mk. IX MH663 et, sans vouloir faire du feuilleton, compléter les informations des courriers précédents. Après son aventure africaine, cet avion fut versé le 1er juin 1945 à l'*Air Training Service* d'Exeter. Ce ne fut que le 13 mars 1949 qu'il fut versé à la SAAF. On trouve sa photo en page 15 de l'ouvrage *Les Spitfire français* de C-A. Pierquet (Ouest-France, Rennes, 1980) aux couleurs du GC 1/7 et codé « C ». Le MH663 quitte ce groupe le 14 janvier 1945 après réparation suite d'un incident au roulage à Toul (mise en pylône), avec le caporal-chef Sire aux commandes.

J-C. Mermet (Alpes-de-Haute-Provence)

La JG 2 et la toponymie locale

Les auteurs ayant pris la mauvaise habitude de se copier allégremment, je ne suis pas trop étonné de lire une nouvelle fois que la JG 2 s'est posée à Beaumont-en-Argonne, modeste commune qui n'a jamais accueilli le moindre terrain de campagne. Il s'agit en fait de Beaulieu, une ancienne commune qui n'a plus l'honneur du dictionnaire depuis qu'elle a fusionné pour former la commune de Neuville-lez-Beaulieu (80). Le terrain occupait une clairière, qui existe toujours, dénommée le Grand Douaire, située à trois kilomètres au sud-ouest du bourg de Signy-le-Petit. Il est d'ailleurs difficile de localiser l'ancien terrain de Signy-le-Petit, de simples pâtures dont les Allemands avaient enlevé les clôtures de fil de fer.

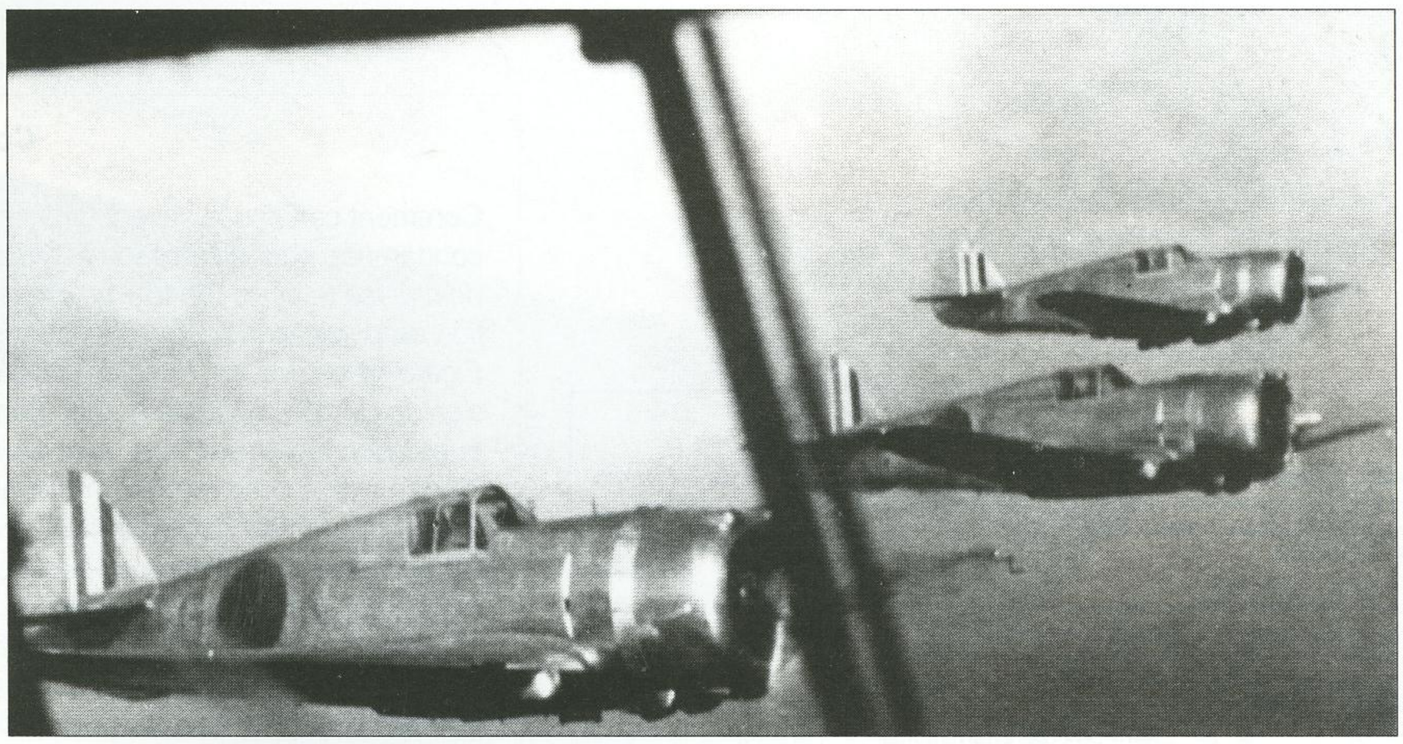
J. Sacré (Marne)

La marque jaune

J'ai lu avec beaucoup d'intérêt votre article sur l'opération « Torch ». Je me pose cependant deux questions :
1) Concernant les marques des F4F-4, tout le monde est d'accord pour dire que les cocardes de flanc étaient cerclées de jaune, par contre pour les cocardes d'extrados, les avis semblent partagés.
2) Sur les photos du Wildcat tronqué de l'*Ensign* Gallano (p. 26), une tache claire est visible sous le pare-brise. Cette même tache apparaît sur des F4F-4 figurant sur un agrandissement de la photo couleur de la p. 27. S'agirait-il de l'insigne de l'escadrille VGF-29 ?
Dans l'espoir que de vos lecteurs pourra apporter une réponse à ces insoutenables interrogations.

H. Lafarge (Essonne)

PETIQUIZ



QUI ? QUAND ? OÙ ?

Répondez à ces trois questions et gagnez toute notre considération pendant un an.

Nous remercions notre ami Jim V. Crow pour cette photo qui, nous tenons à le préciser, n'est pas truquée.

SOMMAIRE

LES OPÉRATIONS

40 Des lévriers pour la JG 77
55 Les Beaufighter américains
60 Les volontaires du Grand Nord

LES FIGURES DE LÉGENDE

32 Livry-Level Un héros légendaire
50 Un Mexicain en Normandie

LES AVIONS

24 Le Caribou : un avion pour la paix
28 Le He 170 en Hongrie

LES OUBLIÉS DE L'HISTOIRE

45 Le Stinson L-1

LES UNITÉS

68 Le GC I/9

RUBRIQUES

4 Cinq sur cinq (1)
49 Cinq sur cinq (2)

6

KAMIKAZE !
La fureur du vent divin

Par-delà l'histoire anecdotique d'avions qui s'écrasent sur des navires, l'épopée des Kamikaze est un choc de cultures entre deux mondes qui n'accordent pas la même valeur à la vie ni le même regard à la mort.

Par-delà l'histoire anecdotique d'avions qui s'écrasent sur des navires, l'épopée des Kamikaze est un choc de cultures entre deux mondes qui n'accordent pas la même valeur à la vie ni le même regard à la mort.

KAMIKAZE !
LA FUREUR DU VENT DIVIN

C-J. Ehrengardt

Il est 07h50 quand les vigies du porte-avions *Sangamon* (CVE-26) repèrent en visuel quatre chasseurs japonais de type « Zeke » arrivant par le sud-ouest vers 3 000 mètres. Ceux-ci se comportent de manière quelque peu déconcertante, semblant peu s'intéresser aux nombreuses proies qui s'offrent pourtant à eux sous la forme de lourds bombardiers-torpilleurs en train de décoller d'autres porte-avions. Un nuage les cache un moment au regard des guetteurs américains. Au débouché, trois d'entre eux partent en piqué accentué, tandis que le quatrième conserve son attitude et se met à décrire des cercles, visiblement observant la scène avant de prendre une décision.

À bord du porte-avions *Santee* (CVE-29), les servants de DCA n'ont pas le temps d'armer leurs canons que l'un des « Zeke » est déjà sur eux. À leur grande surprise, alors qu'il aurait déjà dû larguer la bombe qu'il porte sous le fuselage et entamer sa ressource, il maintient son piqué. Sur le pont, dans un suprême réflexe, tout le personnel se jette à plat ventre. Le chasseur japonais percute le porte-avions dix mètres devant l'ascenseur arrière, pénétrant jusqu'au pont inférieur par une brèche de trois mètres. Le bâtiment vacille sous le choc. En explosant, la bombe cause une déchirure de huit mètres dans le pont du hangar, entraînant une série d'incendies et de nouvelles détonations.

Les marins se relèvent tandis que résonnent les sirènes d'incendie et que les équipes de sécurité courent dans tous les sens, au milieu des cris des blessés et du bruit assourdissant des déflagrations. Les regards échangés dénotent un sentiment d'inquiétude. La même question est sur toutes les lèvres : le Japonais a-t-il raté son attaque ou

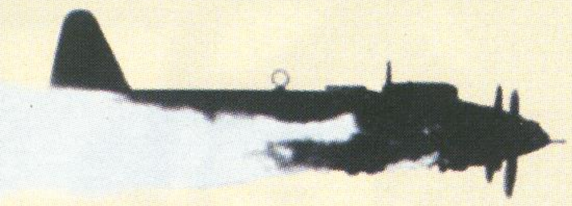
Photo © Keystone

s'est-il délibérément écrasé ? Les deux autres « Zeke » ne tardent pas à leur fournir la réponse. Cette fois, la DCA ouvre le feu. L'un des deux est touché de plein fouet par un obus de 127 mm. L'autre, également touché, est dévié de sa course. Il se dirige vers le *Sangamon*, mais percute l'eau avant d'atteindre sa cible.

Il n'y aucun doute possible, ces piqués à la mort ne peuvent être que volontaires. Les marins américains ont déjà eu l'occasion à différentes reprises d'être confrontés à ce type d'attaque, mais il s'agissait d'actes isolés perpétrés par des pilotes dont l'avion avait été trop fortement endommagé pour qu'il puisse retourner à sa base ou à son propre porte-avions. Dès le 7 décembre 1941, à Pearl Harbor, un avion japonais dont les réservoirs d'essence avaient été crevés s'était précipité sur le porte-hydravions *Curtiss* et un autre avait visé un hangar à Kaneohe. Mais, cette fois, il est clair qu'il ne s'agit pas d'actes circonstanciels, mais réfléchis et délibérés.

Entre-temps, un sous-marin japonais, le I-56, a fait son apparition sur la scène, ajoutant un peu plus à la confusion ambiante en logeant une torpille dans la coque du *Santee*.

Le quatrième « Zéro » continue à tourner en rond, peut-être encore hésitant sur la conduite à tenir – ou peut-être, tout simplement indifférent à tout ce tumulte, est-il en train de choisir sa cible avec sérénité ? Une fumée noire s'échappe du capot. La DCA a fait mouche. Alors, le pilote se décide enfin et pique à son tour sur le *Suwanee* (CVE-27). Les servants de DCA ont compris : c'est lui ou eux. Tout ce qui peut tirer dans la flotte américaine ouvre le feu sur cet avion fou. Le « Zéro »



est touché à de multiples reprises, mais il ne dévie pas de sa course et vient percuter un TBF qui est en train d'apponter. Les deux appareils explosent dans une gigantesque boule de feu. Le choc, terrible, ébranle le porte-avions. L'incendie se propage à d'autres avions sur le pont. Il faudra deux heures aux pompiers pour en venir à bout. On relève 143 cadavres et 102 marins sont blessés plus ou moins grièvement.

Ce 25 octobre 1944 marque la première mission officielle du corps des « volontaires de la mort », mieux connus sous le nom de Kamikaze. Elle est symbolique à plus d'un titre. Pour ces quatre premiers pilotes et les quelque 2 936 qui les suivront, les résultats ne seront pas à la hauteur des sacrifices consentis ni de leurs espérances. Le *Suwanee* sera à nouveau pleinement opérationnel trois heures après avoir été percuté par le Kamikaze.

Qu'il fussent volontaires ou qu'ils reçussent l'ordre strict, peu importe; ils ne pensaient qu'à défendre leur patrie au sacrifice de leur vie.

Les volontaires de la mort

Kamikaze : le vent divin d'Ise. Le 14 août 1281, 3 500 navires transportant plus de 100 000 guerriers du redoutable chef mongol Kubilaï Khan traversèrent la mer pour envahir le Japon. Dans tous les temples, des prières s'élevèrent vers les dieux pour leur demander d'épargner le pays. Surgie de nulle part, une effroyable tempête balaya et engloutit la quasi totalité de la flotte mongole. Les rares survivants furent massacrés sans vergogne ou emmenés en esclavage. L'empereur Komeyama y vit l'intervention de la Providence et rendit grâce au « vent divin d'Ise » d'avoir sauvé le Japon. Dans l'imaginaire des Japonais, cet événement était loin d'être le fruit du hasard, mais prouvait que leur pays était protégé des dieux contre les invasions barbares. À quel autre nom autant chargé de symboles les pilotes japonais, qui choisiront de sacrifier leur vie pour sauver leur patrie, pouvaient-ils se référer ?

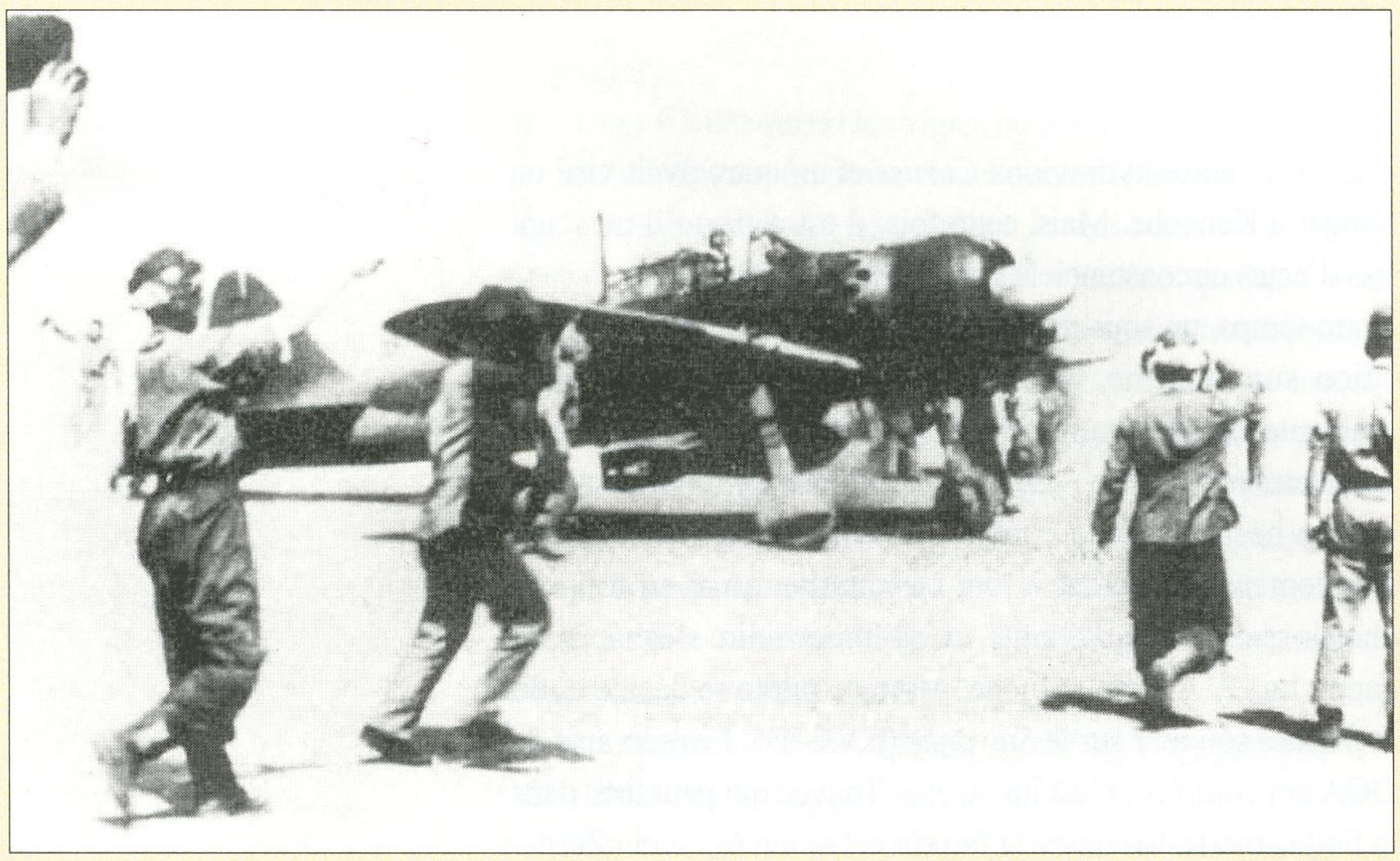
Pilotes-suicides ? En aucun cas. Le terme de suicide est empreint d'une connotation trop occidentale qui ne cadre pas avec la réalité japonaise de l'époque. Coupée du reste du monde depuis de nombreuses années, la société japonaise vivait alors repliée sur des traditions séculaires qui faisaient la part belle à un sens de l'honneur exacerbé. Le *samouraï* brillait dans l'imaginaire des jeunes gens comme le modèle à atteindre. L'esprit du *Bushidô*, le code de l'honneur des *samouraï*, réglementait tous les actes de la vie militaire. De chaque soldat, on attendait qu'il sacrifiât sans hésitation sa vie à l'empereur et à sa patrie – lui-même ne s'attendait pas à autre chose. La mort volontaire (*seppuku*) était préférable au déshonneur, car celui-ci rejaillissait non seulement sur le coupable, mais aussi sur sa famille et ses proches et, en fin de compte, sur l'empereur. Il serait erroné de croire que ces Kamikaze n'étaient que des fous furieux fanatisés par une propagande extrémiste [1] ou d'innocentes victimes d'un quelconque lavage de cerveau. Bien au contraire, il s'agissait de jeunes hommes tout à fait ordinaires, dont le sacrifice s'inscrivait dans de longues et fortes coutumes éducatives et culturelles. Le cérémonial, introduit par les tout premiers volontaires, ancrera encore davantage ce sacrifice dans la tradition, voire le banalisera.

À l'inverse de ce qui s'est passé dans la Marine, dans l'Armée l'idée d'attaques-suicides ne part pas de la base, mais est imposée par la hiérarchie. Il n'existe pas de volontariat *stricto sensu*, le commandant de *Sentai* désignant les heureux élus. C'est là toute la différence. Si les pilotes de l'aéronavale n'ont en fin de compte qu'une marge de manœuvre assez limitée, les apparences d'une liberté de choix sont sauves. De ce fait, l'honneur de mourir pour l'empereur est accueilli d'une manière nettement plus tiède par les pilotes de l'Armée.

S'il y a un acteur bien placé pour donner son avis, c'est bien Ryuji Nagatsuka qui, dans son livre « *J'étais un Kamikaze* » [Stock, Paris, 1972], écrit : « *Volontaires ou contraints, la question n'est pas là. Je puis affirmer en ma qualité d'ancien pilote-suicide rescapé, que tous mes camarades étaient prêts à accepter volontairement l'ordre ou à demander leur mission. Qu'ils fussent volontaires ou qu'ils reçussent l'ordre strict, peu importe; ils ne pensaient qu'à défendre la patrie au sacrifice de leur vie.* » Cela clôt donc le débat.

Par-delà la simple histoire d'avions s'écrasant sur des navires, l'épopée des Kamikaze est représentative d'un choc entre deux mondes, deux cultures qui n'accordent ni la même valeur à la vie, ni le même regard à la mort.

Départ d'un A6M5 d'une unité non identifiée pour une mission « spéciale ». (Shengu Corp.)

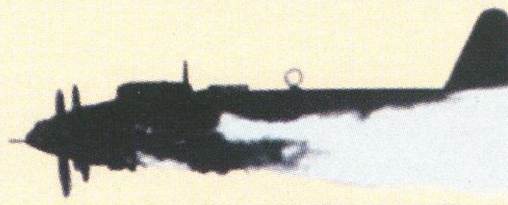


Une bataille décisive

Le 20 octobre 1944, les Américains débarquent à Leyte, l'une des grandes îles qui forment les Philippines. Deux flottes américaines y participent, la 7e du *Vice-Admiral* Thomas C. Kinkaid et la 3e du *Vice-Admiral* William F. « Bull » Halsey, qui, dans sa formation habituelle compte 17 porte-avions d'escadre, 16 porte-avions d'escorte, 12 cuirassés, 10 croiseurs lourds, 18 croiseurs légers, 116 destroyers et un nombre considérable de bâtiments divers, et couvre un rectangle de 80 km de long sur 20 de large.

Les Japonais ne peuvent s'y opposer qu'avec de faibles

[1] C'est cet aspect qui fait que l'action des Kamikaze japonais et celle de leurs « équivalents » occidentaux (par exemple, le *Rammkommando Elbe*) n'ont aucun point commun, en dehors du sort ultime du pilote. Il aurait été sûrement plus rassurant pour les Alliés – et sans doute plus confortable pour le Japon d'après 1945 – de savoir que ces « missions-suicides» avaient été imposées par des jusqu'au-boutistes et exécutées par une poignée de fanatiques. Les comparaisons avec les événements actuels au Moyen-Orient et ceux du 11 septembre 2001 sont dénuées de tout fondement.



Un document exceptionnel, le départ de l'escadrille *Shikishima* avec, à sa tête, le lieutenant de vaisseau Seki sur un A6M2 équipé d'une bombe de 250 kg, le 25 octobre 1944. On aperçoit au fond des A6M5 porteurs d'un réservoir supplémentaire pour escorter les Kamikaze.
(Shengu Corp.)

moyens. Mais, cette fois, la menace est d'importance. Si les Philippines tombent, cela signifie l'asphyxie pour le Japon, qui sera alors privé de ses dernières ressources vitales. Le haut-commandement impérial accouche du plan « Sho-Gô », qui n'a rien à envier en matière de complexité à tous ceux qui l'ont précédé. Appareillant de Ryûkû par le nord-est, une escadre dite de diversion, confiée à l'amiral Jizaburo Ozawa, jouera le rôle de la muleta pour attirer « Bull » Halsey le plus loin possible des plages de débarquement. Alors, arrivant par l'ouest, une escadre d'intervention divisée en trois groupes pénétrera dans la mer des Philippines en enveloppant Leyte et Samar pour écraser les têtes de pont américaines. L'amiral Takeo Kurita, qui commande l'un des trois groupes, aligne les deux super-cuirassés *Yamato* et *Musashi*, qui surclassent de plus de 15 000 tonneaux les plus grosses unités américaines. Pour rendre le potentiel d'Ozawa crédible, il lui a été affecté les quatre derniers porte-avions encore en état, le *Zuikaku*, le *Zuihô*, le *Chiyoda* et le *Chitose*, avec à leurs bords les derniers survivants de la fière aviation embarquée impériale : 116 avions ! Pour faire bonne mesure, on lui adjoint deux navires hybrides, les vieux cuirassés *Ise* et *Hyuga*, dont la partie arrière a été débarrassée des tourelles pour l'installation d'un pont d'envol pour hydravions.

Le 17 octobre, le vice-amiral Takijiro Onishi débarque à Manille. À 54 ans, il jouit d'un grand prestige auprès de ses aviateurs. Ancien chef d'état-major de Yamamoto, il a activement participé à la création de l'aviation embarquée de la Marine impériale. Petit et trapu, il n'est pas homme à se satisfaire de demi-mesures. Il n'a pas non plus sa langue dans sa poche et son manque total de diplomatie ne lui vaut pas que des amis au sein du haut-commandement. Sa nomination au poste de commandant de la 1ère flotte aérienne – un nom bien pompeux pour désigner les 30 A6M5 de la 201 *Kôkûtai* (*Kû* - flottille) et à peu près autant de G4M2 « Betty », 3 B6N2 « Jill » et 2 P1Y1 « Frances » – n'a rien d'une promotion glorieuse. Mais, quand il se pose aux Philippines, Onishi à une idée derrière la tête.

Devant l'ampleur du désastre (la 1ère flotte aérienne comptait 213 avions le 1er du mois), Onishi réclame du renfort. Il se voit affecter une partie de la 2e flotte aérienne du vice-amiral Shiregu Fukutome, dont les quelque 350 appareils sont répartis entre Formose et les îles avoisinantes.

Le lendemain commence la seconde bataille de la mer des Philippines, encore connue sous le nom de bataille de Leyte ou bataille du cap Engano. Il n'entre pas dans nos intentions de la détailler. Nous en dirons seulement que Halsey tombe dans le panneau d'Ozawa et que les nerfs de Kurita, soumis à rude épreuve [2], finissent par craquer. Il fait demi-tour prématurément alors que la victoire lui tend les bras, sa force d'intervention arrivant à moins de dix kilomètres de la flotte de Kinkaid, dramatiquement abandonnée par Halsey.

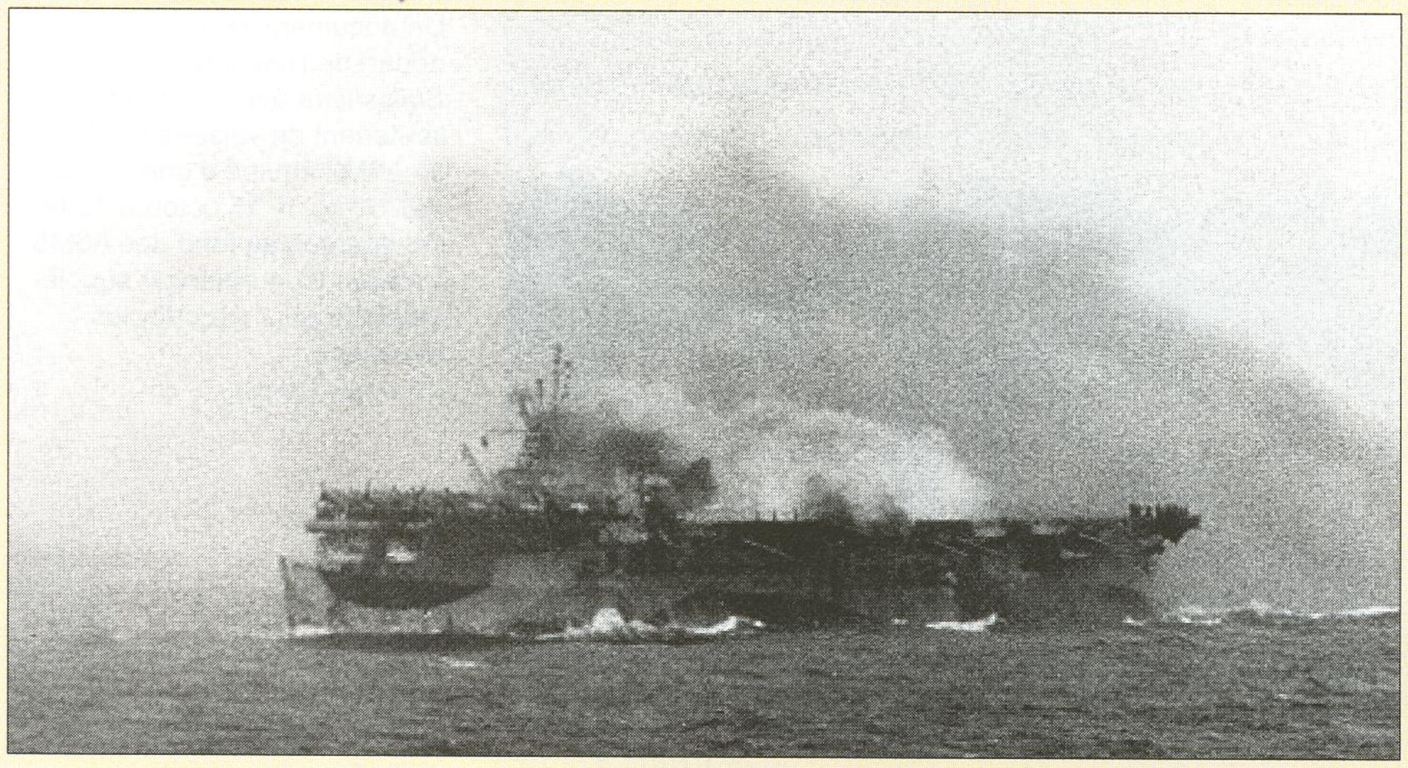
Le 24 octobre, Fukutome, négligeant la couverture de la force d'intervention lance trois vagues d'assaut, comportant en tout 163 appareils, contre la flotte américaine. Elles sont repérées vers 8 heures par les radars US et aussitôt 54 F6F Hellcat décollent à la rencontre des intrus. La bataille qui s'ensuit n'est pas sans rappeler celle du « tir aux pigeons » des Mariannes trois mois plus tôt. Le *Commander* David McCampbell va recevoir l'homologation de neuf victoires sur les 37 accordées à son escadrille. Les Japonais tentent d'autres sorties dans le courant de l'après-midi et, pour la seule journée du 24 octobre, l'US Navy homologue 270 victoires confirmées et 25 probables !

L'amiral Arima, en tenue de vol, sans galons, monte à bord d'un « Judy ». Quelques minutes plus tard, il donne l'ordre au pilote de piquer sur le *Franklin*.

Remise en forme à Formose en juillet 1944, la 252 *Kû* compte alors quatre escadrilles de 48 chasseurs A6M5. Les durs combats au-dessus d'Iwo Jima ont entre-temps prélevé leur tribut et, le 24 octobre, la 252 *Kû* ne peut fournir que 26 des 100 chasseurs qui escortent 63 bombardiers partis à l'attaque de la flotte américaine au large de Leyte. La flottille perd 11 « Zeke », dont celui de son chef, le capitaine de corvette Minoru Kobayashi. Les pertes totales s'élèvent à 67 appareils, assez proches des revendications américaines (62).

On est bien loin des triomphes des six premiers mois de la guerre. Depuis la perte de quatre porte-avions à Midway, en juin 1942, l'aviation de la Marine impériale n'a cessé de décliner en quantité et en qualité. La plupart des pilotes chevronnés, dont l'expérience remontait à la guerre de Chine, ont disparu au cours de campagnes sans portée stratégique qui ont entraîné le Japon dans une guerre d'usure qu'il n'a pas les moyens de mener et encore moins de gagner. La sortie du 24

[2] Il y a de quoi : il prend un bain forcé après le torpillage de son navire-amiral (*Atago*), tandis qu'en mer de Sibuyan l'aviation américaine coule le *Musashi*, le deuxième plus gros navire du monde, réputé insubmersible.



L'USS *Princeton* (CVE-23) est touché par une bombe lancée par un avion japonais le 24 octobre 1944 à 09h38; il coulera dans l'après-midi. Curieusement, c'est précisément en raison d'un manque de succès de l'aviation japonaise dans la lutte aéronavale que se déroulera le lendemain la première mission officielle des Kamikaze.
Mais, il est vrai que depuis le début de la guerre, l'aviation impériale n'a réussi à couler que deux porte-avions américains, le dernier, le *Yorktown*, étant d'ailleurs achevé par un sous-marin le... 7 juin 1942.
(US Navy)

octobre démontre, une fois de plus, que les méthodes classiques ne pourront jamais conduire à la victoire. Le temps est venu de suivre une autre voie.

Le premier de tous

Suivant ses propres réflexions, le contre-amiral Masafuri Arima, commandant la 26e division de la 1ère flotte aérienne, en est venu à la même conclusion. Après avoir essayé, en vain, de convaincre le prédécesseur d'Onishi, il a décidé de passer à l'acte, seul. Le 13 octobre, il se présente en tenue de vol, sans galons, sur le terrain de Clark Field, près de Manille, où un groupe de « Judy » s'apprête à décoller pour attaquer la 3e flotte américaine au large de Luçon. À la surprise générale, car il est contraire au règlement qu'un officier général prenne part à une mission, Arima monte à bord d'un avion. Quelques minutes plus tard, il donne l'ordre au pilote de piquer sur le porte-avions *Franklin*. Le « Judy » percute en arrière du château, mais glisse sur le pont et tombe à l'eau par tribord avant en n'ayant causé que des dégâts superficiels. C'est la première véritable attaque d'un Kamikaze.
Le geste de Masafuri Arima déclenche aussitôt une vague d'enthousiasme car, comme d'habitude, les témoins ont affirmé à leur retour que le porte-avions avait été, sinon coulé, tout au moins très fortement endommagé. La vague se propage jusqu'à Tokyo, où elle est amplement relayée par la radio nationale, et parvient jusqu'à l'amiral Soemu Toyada, chef de l'état-major combiné de la Marine impériale. Depuis

Il n'y a qu'un moyen : s'écraser en piqué sur les porte-avions ennemis avec un « Zéro » armé d'une bombe de 250 kg.

quelques mois, celui-ci a été sollicité à différentes reprises pour qu'il autorise la formation d'une force *jibaku* [3]. Toyoda, assez clairvoyant dans son raisonnement, a toujours refusé de donner une caution officielle à cette nouvelle forme d'attaque. Il est conscient que seuls des pilotes chevronnés ont la capacité d'atteindre leur cible; après leur disparition, il n'y aura plus assez de pilotes confirmés pour encadrer les jeunes recrues formées à la hâte. Les chances de couler un porte-avions à la suite d'un impact unique sont très faibles et pour y parvenir, il faut engager beaucoup d'avions; un luxe que la marine impériale ne peut se permettre à cette époque. Enfin, comment évaluer les résultats d'une attaque *jibaku* puisque, par définition, il n'y aura pas de témoins pour les rapporter ? Toutefois, le geste d'Arima ébranle ses convictions. Il finira par céder à ce que le contre-amiral Toshiyuki Yokoi appelera « la vanité de l'héroïsme » [4]. Ce syndrome touche brutalement toutes les couches de la société japonaise. C'est toute une conscience collective nouvelle qui s'éveille chez les aviateurs japonais. Ce contexte, où les idées sont en pleine mutation, va favoriser l'entreprise d'Onishi.

Le coup de poker d'Onishi

Deux jours après son arrivée aux Philippines, Onishi se rend à Mabalacat où se trouve basée la 201 *Kû*. Réorganisée en juillet 1944 sous les ordres du capitaine de vaisseau Sakae Yamamoto, cette flottille possède une dotation théorique de 192 chasseurs A6M5 Type Zéro (« Zeke ») répartis en quatre *Sentô* (escadrilles). Toutefois, les lourdes pertes enregistrées en trois mois d'opérations continuelles – plus de 150 avions – ont largement écorné son potentiel. Notamment, le 12 septembre au-dessus de Cebu, 41 « Zéro » ont intercepté les appareils de l'US Navy venus attaquer les principaux aérodromes de l'île. Les « Zéro » ont revendiqué 23 victoires – les pertes américaines s'élevant à... 9 appareils – mais 25 des leurs ont été abattus, auxquels il convient d'ajouter 14 autres qui ont effectué un atterrissage forcé. Pour faire bonne mesure, 55 « Zéro » de la flottille ont été détruits au sol ce jour-là. Malgré ces lourdes pertes, fin octobre 1944 le moral reste encore élevé au sein de la 201, contrastant avec la majeure partie des autres unités basées aux Philippines.
La 201 *Kû* a établi son PC dans une résidence de style colonial en bordure de la piste principale. C'est dans la salle de conférence qu'Onishi rassemble les officiers les plus gradés de la flottille en présence de son sous-chef d'état-major, le capitaine de corvette Inoguchi, de l'officier d'état-major de la 26e division aérienne, le capitaine de frégate Chuichi Yoshioka, et du capitaine de frégate Asaichi Tamai, qui assure l'intérim à la tête de la flottille en l'absence de Sakae Yamamoto qui se remet de ses blessures à l'hôpital de Manille à la suite d'un accident d'avion.
L'amiral commence par brosser un tableau des opérations en cours. Il n'a pas besoin de le noircir à dessein, les pilotes étant bien placés pour se rendre compte que les perspectives d'avenir n'ont rien de réjouissant. Il évoque ensuite la faillite du « Zéro » comme chasseur-bombardier, une idée qui avait germée dans les hautes sphères à Tokyo pour tenter de redresser une situation qui commençait à leur échapper. Il en vient enfin à la véritable raison de sa présence à Mabalacat [5] :
– *À mon avis*, dit-il, *il n'y a qu'un moyen de s'assurer de l'efficacité maximale de nos maigres forces. C'est d'organiser des unités d'attaques spéciales* [*jibaku* - NDA] *avec des chasseurs "Zéro" armés d'une bombe de 250 kg et de s'écraser en piqué sur les porte-avions ennemis. Qu'en pensez-vous ?*
Onishi aurait lui-même piqué dans la salle avec un « Zéro » qu'il n'aurait pas obtenu un plus grand effet de surprise sur une assistance médusée. L'amiral sait qu'il joue gros. S'il

[3] Que nous traduirons par « auto-destruction » plutôt que suicide pour les raisons invoquées plus haut.
[4] *Thoughts on Japan's Naval Defeat* - United States Naval Institute Proceedings, 1960.
[5] *The Kamikazes* - E.P.Hoyt - Panther Books, Londres, 1984. L'auteur a reconstitué les dialogues à partir de témoignages extérieurs, la plupart des participants à cette réunion ayant été tués avant la fin de la guerre.

n'est pas capable de se montrer suffisamment persuasif vis-à-vis de simples officiers, comment peut-il espérer convaincre le haut commandement de la Marine impériale ? Une éternité s'écoule avant que Tamai, qui se sent brutalement écrasé par une lourde responsabilité, parvienne à s'exprimer :

– *Quel résultat peut-on espérer en s'écrasant sur un porte-avions avec un chasseur porteur d'une bombe ?* demande-t-il en se tournant vers l'officier de la 26e division aérienne.

– *Probablement pas de le couler*, répond Yoshioka, *mais on peut espérer le rendre indisponible pour plusieurs jours, voire plusieurs semaines.*

Les sources diffèrent quelque peu, ce qui n'a rien d'étonnant, mais selon l'historien japonais Hatsuho Naito, Onishi, dans un ultime coup de poker, tente de faire pencher la balance en affirmant à Tamai qu'il a déjà obtenu l'accord de Sakae Yamamoto pour la réalisation de son plan. Or, Naito a démontré que l'amiral ne s'est pas rendu à l'hôpital de Manille avant cette réunion [6].

Un cruel dilemme déchire Tamai. Certes, son chef de flottille lui a conféré les pleins pouvoirs en son absence et selon l'amiral il a lui-même donné son aval, mais il sent que la décision dépasse ses compétences. A-t-il le droit en tant que simple commandant en second d'envoyer ses hommes à la mort ? A-t-il aussi le droit de refuser ce qui apparaît clairement dans tous les esprits comme la dernière chance du Japon de gagner cette guerre ? Il demande l'autorisation de se retirer avec le lieutenant de vaisseau Ibusuki dans une pièce voisine. Tamai a besoin de connaître l'attitude prévisibles des autres officiers et sous-officiers dont la dérobade serait très embarrassante. Ibusuki estime que tous accueilleront cette nouvelle tactique avec enthousiasme. Rassuré, Tamai regagne la salle de conférence. L'impatience d'Onishi est à son comble. Il est très énervé, conscient que sa crédibilité vis-à-vis de sa hiérarchie est suspendue à la réponse de Tamai. D'une voix tremblante d'émotion, Tamai s'adresse à l'amiral :

– *Je ne suis que le commandant en second de la 201* Kôkûtai, *mais je crois pouvoir parler au nom du commandant de l'unité, le capitaine de vaisseau Yamamoto, absent ce soir. J'assume l'entière responsabilité de mes actes. Ibusuki et moi-même sommes d'avis de nous rallier au projet de l'amiral. De plus, nous vous demandons de confier à notre unité l'honneur d'organiser ce groupe d'attaque spéciale.*

La plus pure tradition des *Samuraï*

L'exemple de l'amiral Arima est encore dans tous les esprits lorsque, le lendemain 20 octobre, Tamai réunit 23 de ses pilotes, ceux qu'il connaît le mieux pour les avoir eus sous ses ordres à Tinian en juin 1944, à l'époque où il commandait la 263 *Kû*. Le discours qu'il leur tient déclenche un enthousiasme immédiat. Tous se portent volontaires sans l'ombre d'une hésitation. Des larmes d'émotion coulent sur les joues d'Asaichi Tamai.

Les 26 A6M encore en état de vol sont répartis entre quatre sections qui reçoivent le nom de *Yamazakura*, *Asahi*, *Yamato* et *Shikishima* [7], les deux premières devant servir d'escorte aux deux autres choisies pour les attaques spéciales. Ces dernières n'attendent plus qu'un chef. Tamai et le sous-chef d'état-major d'Onishi qui a assisté à la réunion historique de la veille, arrêtent leur choix sur le lieutenant de vaisseau Yukio Seki. Récemment transféré de la flotte aérienne de Fukutome, celui-ci n'a pas une formation de chasseur, ayant fait ses armes comme pilote de bombardier-torpilleur embarqué, mais il bénéficie d'une grande popularité auprès des autres pilotes tant par sa détermination que par ses qualités techniques.

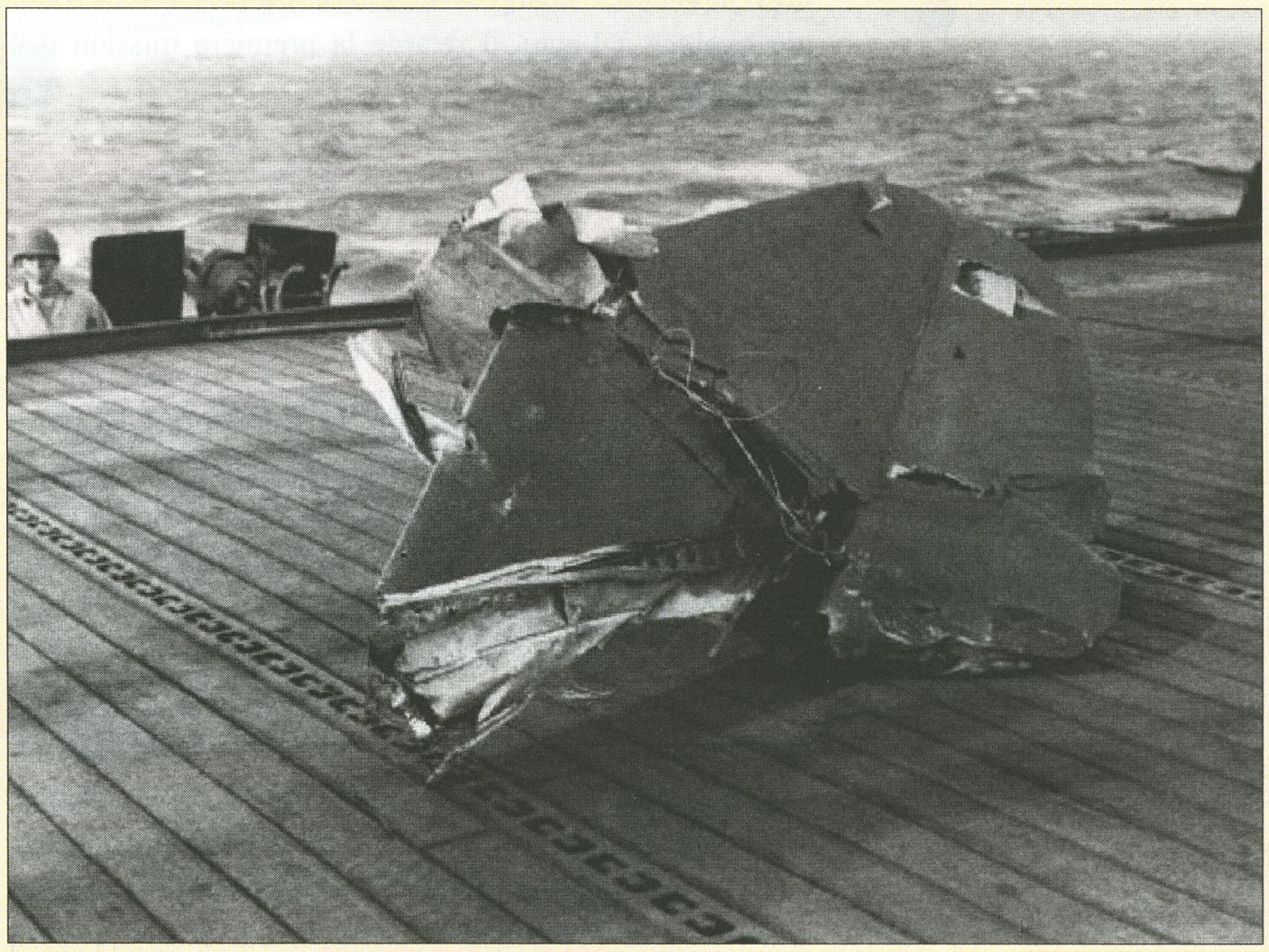
« *Je ne vais pas le faire pour l'empereur, mais pour ma bien-aimée, car qui sait ce que les Américains pourraient lui faire endurer !* »

Pourtant, Yukio Seki ne semble pas avoir été très motivé par sa nouvelle et, par la force des choses, ultime affectation. Selon le témoignage de Masashi Onada, correspondant de guerre de l'agence Domei [8], il aurait déclaré en aparté :

« *Le Japon doit être au plus bas pour envoyer à la mort un pilote aussi expérimenté que moi. S'ils m'en laissaient la possibilité, je pourrais lâcher une bombe de 500 kg sur le pont de l'un de ces porte-avions sans m'y écraser et revenir à la base. Je ne vais pas le faire demain pour l'empereur, mais pour ma bien-aimée. Si le Japon devait perdre la guerre, qui sait ce que les Américains pourraient lui faire endurer. Je vais mourir pour la protéger.* »

Et pourtant, en tant qu'ancien pilote de torpilleur, il avait eu toutes les occasions de se rendre compte de l'impossibilité de s'approcher des porte-avions américains avec un quelconque espoir de survie. Quoi qu'il en soit, avec ou sans enthousiasme, il accepte les nouvelles responsabilités qui lui sont confiées.

C'est aussi Yukio Seki qui va populariser auprès de tous les futurs pilotes Kamikaze un cérémonial calqué sur les plus pures traditions des *samouraï*. La veille de la mission, ils se font couper les cheveux au plus court. Pendant cette veillée



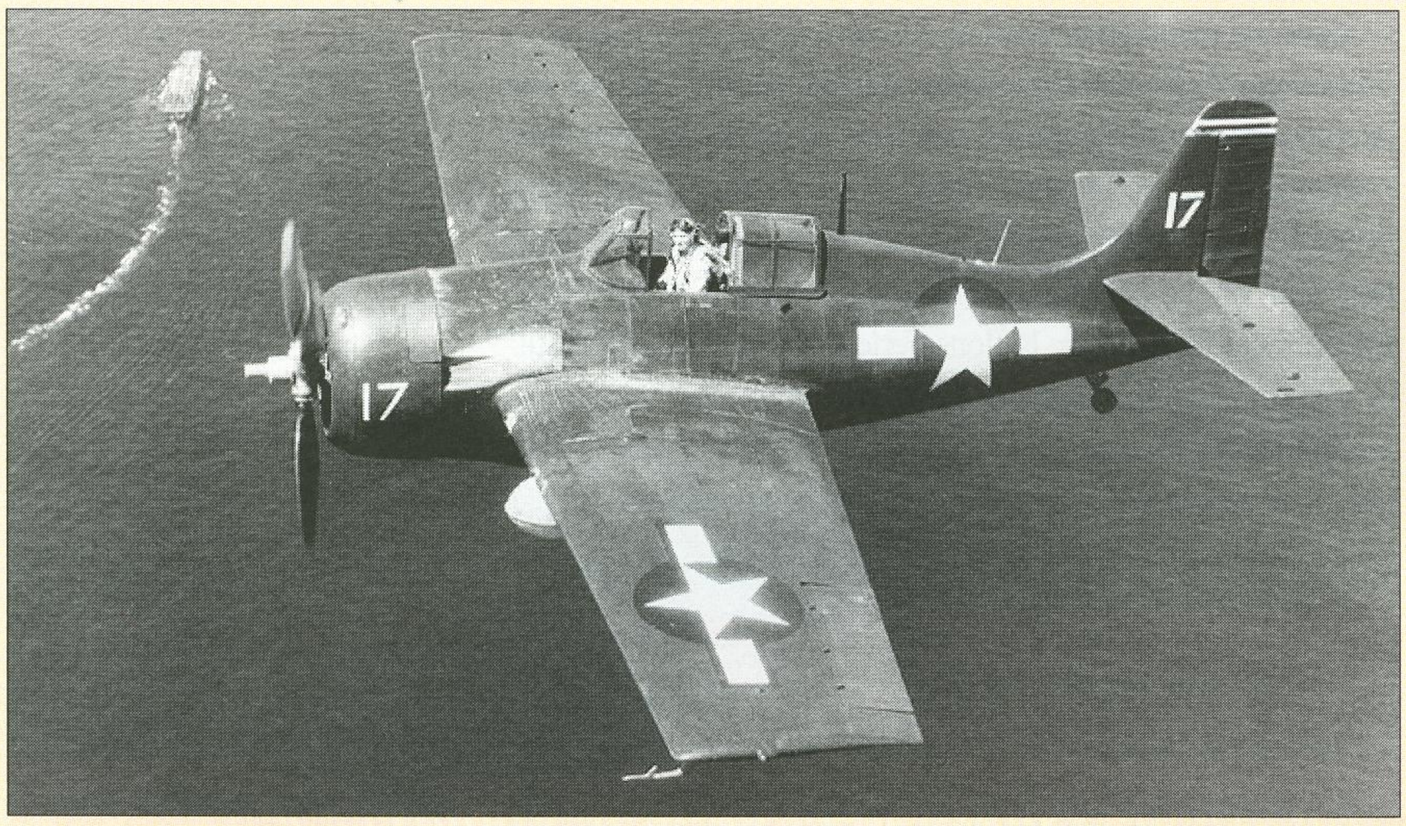
Les débris d'un avion-suicide jonchent le pont du *Kitkun Bay* (CVE-71) après la toute première attaque du 25 octobre 1944.
Ce porte-avions sera à nouveau endommagé par un Kamikaze le 8 janvier 1945 dans le golfe de Linguayen.
(US Navy)

[6] *Thunder Gods* - H. Naito - Kodansha International, New York, 1989.

[7] Ces noms chargés d'une haute valeur symbolique sont tirés d'un poème traditionnel : *Shikishima no Yamato Gokoro o hito towaba Asahi ni niu Yamazakura hana* – Pour l'homme, le cœur de l'âme du Japon (*Shikishima*) est la fragrance de la fleur de cerisier sauvage (*Yamazakura*) dans le soleil levant (*Asahi*). *Yamato* est le nom poétique du Japon millénaire.

[8] *Kamikaze: Japan's Suicide Gods* - A.Axell & H.Kase - Pearson Education, Harlow, 2002.

KAMIKAZE !



Très vite, les Américains vont chercher la meilleure parade à ces attaques pour lesquelles ils n'ont pas été préparés. L'une d'elle consiste à monter des patrouilles *a priori* (CAP ou *Combat Air Patrols*) au-dessus de la flotte, comme le fait ce FM-2 de la VF-26 (*Lieutenant Commander* Harold N. Funk) au-dessus du *Santee* (CVE-29). La plus efficace consistera à dresser un rideau de chasseurs à plus de cinquante kilomètres en avant de la flotte pour empêcher les avions japonais de s'approcher des bâtiments. Contre des novices pilotant des avions alourdis par une bombe, les résultats seront dévastateurs. (US Navy)

d'armes, ils rédigent une lettre ou un poème auquel seront joints une mèche, et parfois des rognures d'ongles, à l'attention de leurs proches (mère, femme ou fiancée). Ils distribuent tous leurs biens matériels à leurs camarades. Avant de monter dans leur avion, ils se ceignent le front d'un bandeau (*hachimaki*) sur lequel un *hinomaru* (l'emblème du soleil levant) et des inscriptions patriotiques ont été peints (par la suite, des milliers de bandeaux brodés par des femmes japonaises afflueront aux unités spéciales). Certains portent le sabre court, celui utilisé pour le *seppuku*, cette cérémonie traditionnelle plus connue en Occident sous le nom vulgaire de « hara kiri ». Tous arborent un foulard de soie blanche négligemment noué autour du cou. Enfin, juste avant le départ, ils portent un toast à l'empereur en buvant un bol de saké au terme d'une cérémonie qui, au fil du temps, deviendra un véritable protocole. Enfin, l'amiral Onishi fera fabriquer un bouton d'uniforme spécial pour les impétrants.

Une mission historique

Le 21 octobre, une flotte américaine forte de six porte-avions est repérée à l'est de l'île de Saluan. Les quatre escadrilles de la 201 *Kû* sont envoyées à Danao sur l'île de Cebu, où elles sont placées sous les ordres du capitaine de vaisseau Tadashi Nakajima. Si le mauvais temps qui sévit fait l'affaire des escadres japonaises chargées de détruire les têtes de pont américaines à Leyte, il retarde la première mission des Kamikaze.

Sous la violence de la déflagration, l'ascenseur avant du *St. Lo* est projeté à plus de dix mètres de hauteur.

On ignore si Nakajima agit de sa propre initiative ou s'il a reçu des ordres venant de plus haut, mais à son arrivée à Danao, il tente de recruter de nouveaux volontaires pour les attaques spéciales. Il s'adresse à tous les pilotes présents sur l'île de Cebu, quels que soient leur rang et leur unité, pour leur demander de placer dans une enveloppe un papier sur lequel ils auront indiqué leur choix. Il explique qu'il n'attend pas que tous se portent volontaires, en particulier les pilotes chargés de famille, d'autant que le nombre d'avions disponibles est limité. Dans la soirée, son officier d'ordonnance lui apporte les enveloppes [9] :

« *J'ai regardé fixement les enveloppes pendant un long moment en hésitant à les ouvrir. Je n'avais pas exigé des sous-officiers qu'ils se portent volontaires, mais je les avais laissés libres de leur décision. J'avais même offert des prétextes à ceux qui ne voulaient pas se porter volontaires. Et si tous avaient dit non ?* »

Quand Nakajima ouvre les enveloppes, seulement deux contiennent un bulletin blanc; ils proviennent de pilotes trop malades pour voler. Toutefois, selon certains historiens [10], tous les officiers ne sont pas aussi convaincus du bien-fondé de cette nouvelle tactique : « *La scène se passe dans une salle d'ops d'une base aux Philippines. Le capitaine de vaisseau Okajima, commandant la 203* Kû*, s'oppose catégoriquement aux attaques-suicides et engage une discussion enflammée avec le capitaine de vaisseau Nakajima de la 201* Kû*. Okajima lui dit : "*Une telle tactique est intolérable. Nous devons nous replier au Japon et reconstituer nos forces pour faire face. Je ne permettrai pas qu'un seul de mes avions participe à ces missions-suicides*". Okajima retournera au Japon avec ses hommes le lendemain.* »

L'histoire pourrait être plausible, sauf que Kiyokuma Okajima ne commande que la 303 *Sentô*, une escadrille au sein de la flottille, et qu'il n'appartient pas à un simple capitaine de vaisseau de prendre une décision aussi importante que celle de replier en pleine bataille ses avions et ses hommes. En outre, le 15 novembre 1944 la 303 *Sentô* sera transférée à la... 201 *Kû*, où personne ne lui demandera son avis !

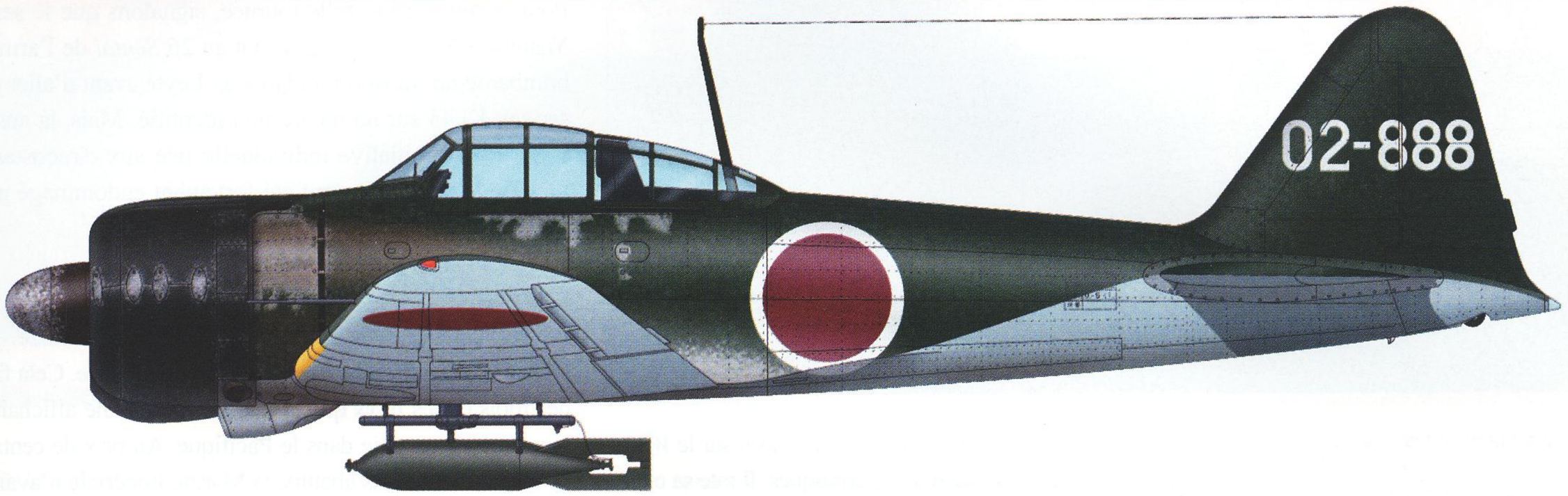
Enfin, le 25 octobre, le temps s'éclaircit. Dès l'aube, après avoir porté un dernier toast à l'empereur en présence du vice-amiral Onishi, neuf pilotes montent à bord de leur « Zéro ». Ils sont escortés par quatre autres « Zéro » menés par le maître principal Hiroyoshi Nishizawa, le grand as de la Marine impériale. Les quatre appareils de la section *Yamato* s'en prennent aux porte-avions *Santee* et *Suwanee*, comme on l'a vu en début d'article. À 10h40, Yukio Seki, qui commande la section *Shikishima* [11], adresse un dernier message radio à Mabalacat : « *Quatre porte-avions et six destroyers, 90 milles à l'est de Tacloban. Nous attaquons !* »

Deux « Zéro » qui attaquent le porte-avions *Fanshaw Bay* (CVE-70) en se présentant au ras de vagues afin de déjouer la surveillance des radars américains, sont abattus simultanément. Deux autres se présentent en altitude. Émergeant des nuages qui les ont masqués aux défenses anti-aériennes, ils piquent sur le porte-avions *White Plains* (CVE-66).

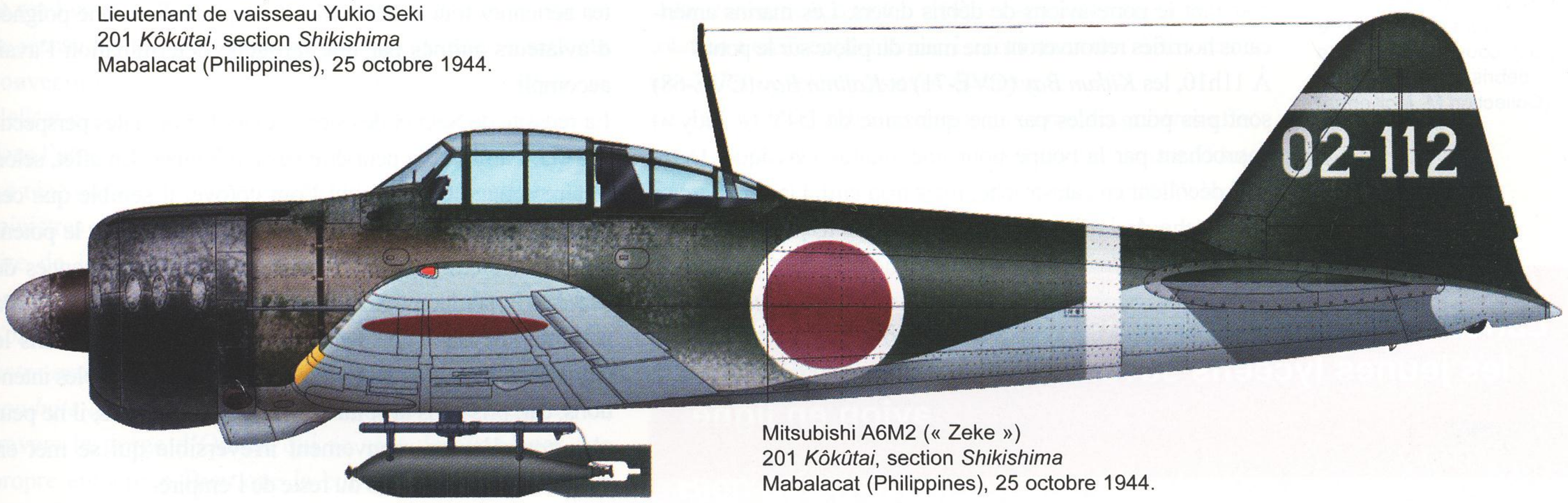
L'un des deux, touché par un obus, lâche une épaisse fumée noire et dévie sa course sur le *St.Lo* (CVE-63), dont les artilleurs ne l'aperçoivent que trop tard. À 10h51, le Kamikaze traverse littéralement le pont du porte-avions et termine sa course folle dans le hangar inférieur. L'explosion de sa bombe entraîne celle de torpilles stockées à proximité du point d'impact. Sous la violence de la déflagration, l'ascenseur avant est projeté à plus de dix mètres de hauteur. Transformé en brûlot flottant, le *St.Lo* doit être évacué sans délai. Il coule à 11h25. On pense généralement que le *St.Lo* a été percuté par Yukio Seki, mais aucun pilote japonais n'a survécu assez longtemps pour le confirmer.

---

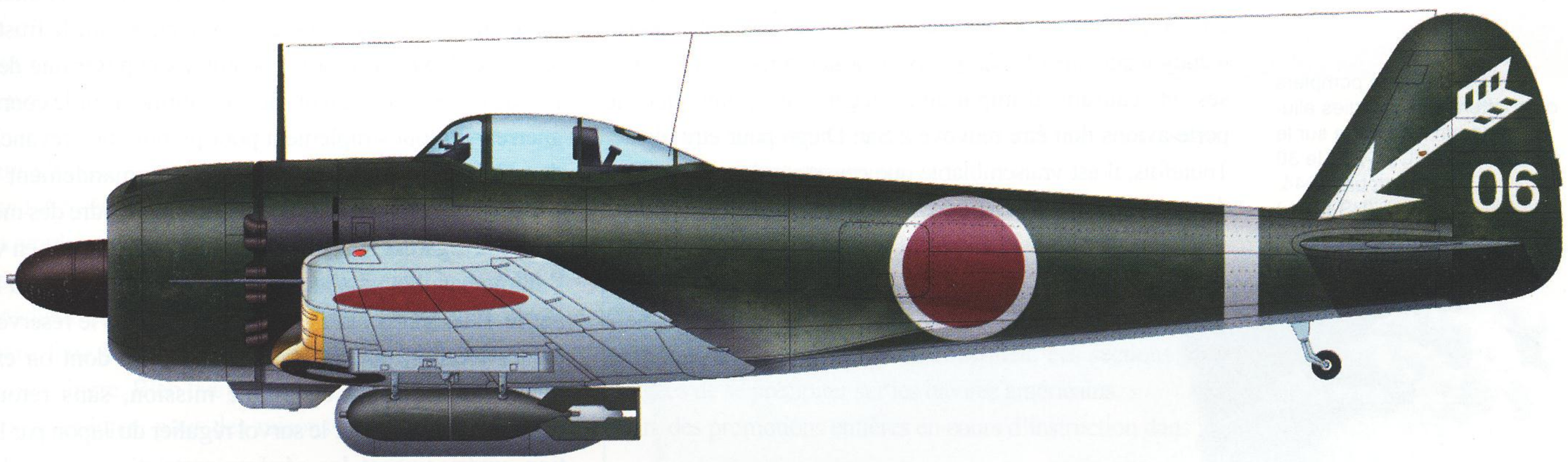
[9] *Kamikaze, Japan's Suicide Samurai* - R.Lamont-Brown - Cassel, Londres 1997. Cette histoire est mise en question par d'autres auteurs.
[10] Axell & Kase, *op.cit.*
[11] Outre Seki, la section *Shikishima* était composée des maîtres Iwao Nakano, Nobuo Tani, quartier maître Hajime Nagamine et matelot breveté Shigeo Ooguro.



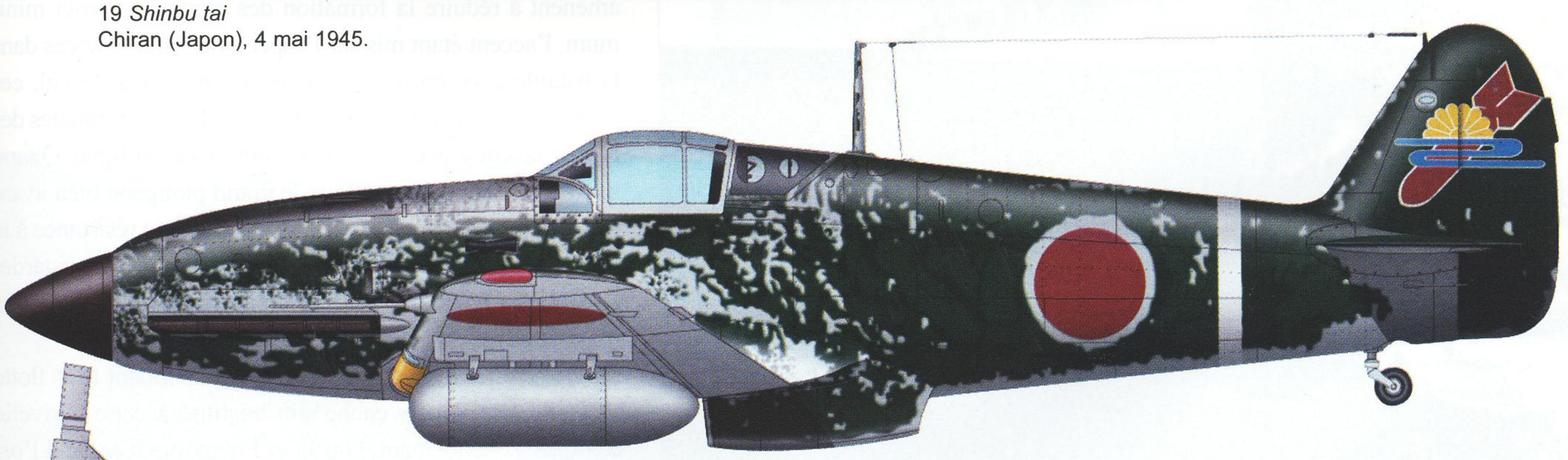
Mitsubishi A6M2 (« Zeke »)
Lieutenant de vaisseau Yukio Seki
201 *Kôkûtai*, section *Shikishima*
Mabalacat (Philippines), 25 octobre 1944.



Mitsubishi A6M2 (« Zeke »)
201 *Kôkûtai*, section *Shikishima*
Mabalacat (Philippines), 25 octobre 1944.



Nakajima Ki.43-III
19 *Shinbu tai*
Chiran (Japon), 4 mai 1945.



Kawasaki Ki.61-I Otsu
149 *Shinbu tai*
Omura (Japon), août 1945.

© P-A. Tilley - 2004

KAMIKAZE !

L'attaque du *White Plains*, le 25 octobre 1944. Le « Zéro » de la section *Shikishima*, touché de plein fouet par un obus de DCA, explose avant de percuter le pont, couvrant celui-ci de débris de toute nature. (Collection M. McKenna)

Touché à son tour, le second « Zéro » arrive droit sur le *White Plains* en effectuant des manœuvres erratiques. Il rate sa cible, mais explose avant même d'avoir touché la surface de la mer, couvrant le porte-avions de débris divers. Les marins américains horrifiés retrouveront une main du pilote sur le pont.

À 11h10, les *Kitkun Bay* (CVE-71) et *Kalinin Bay* (CVE-68) sont pris pour cibles par une quinzaine de D4Y (« Judy ») approchant par la poupe pour une attaque classique. Deux F6F décollent en catastrophe, mais trop tard. Un bombardier se détache de la formation et pique sur le premier porte-avions. L'une de ses ailes est arrachée par un obus de DCA; la bombe se détache et tombe à l'eau tandis qu'une partie de l'avion heurte le pont à la hauteur du château. Deux autres « Judy » percutent le *Kalinin Bay*, faisant 5 morts et 55 blessés et causant d'importants dégâts au point que le porte-avions doit être renvoyé à San Diego pour être réparé. Toutefois, il est vraisemblable que ces attaques-suicides sont des actes spontanés et non préalablement concertés.

Lancés avec parfois moins de vingt heures de vol, les jeunes lycéens savent à peine maintenir leur avion en ligne.

Les équipes de pompiers combattent les incendies allumés par un Kamikaze sur le *Belleau Wood* (CVL-24), le 30 octobre 1944. (US Navy)

Pour terminer cette folle journée, signalons que le sergent Yoshinori Noguchi, appartenant au 26 *Sentai* de l'armée, a bombardé un transport au large de Leyte avant d'aller écraser son Ki.43 sur un navire non identifié. Mais, là aussi, il s'agit d'une initiative individuelle liée aux circonstances, l'avion de Noguchi ayant été fortement endommagé par la DCA américaine.

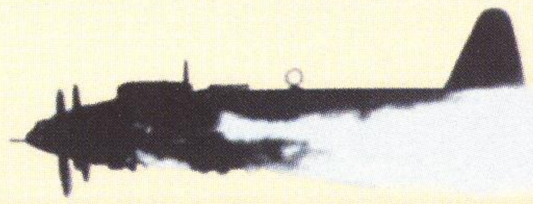
L'impasse

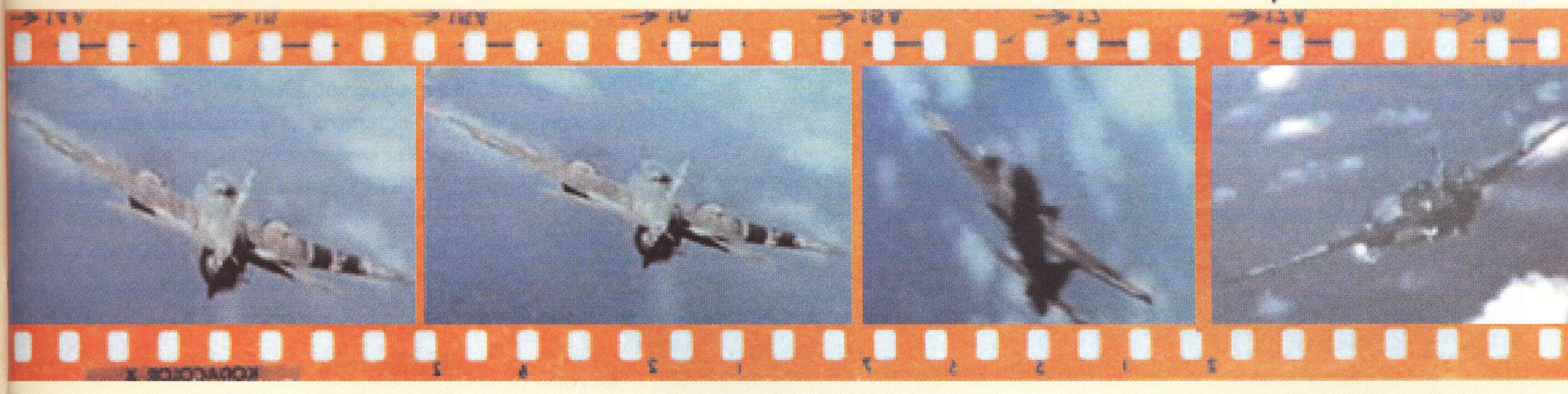
Ainsi s'achève la première journée des Kamikaze. Pour Onishi, c'est indéniablement une grande victoire. Cela faisait des mois et des mois que la marine américaine affichait son insolente suprématie dans le Pacifique. Au prix de centaines de morts et d'avions abattus, la Marine impériale n'avait pas remporté le moindre succès digne de ce nom. Ce que des flottes aériennes tout entières n'avaient pu réaliser, une poignée d'aviateurs animés par une farouche détermination l'avait accompli.

La réussite de Seki et des siens ouvre de nouvelles perspectives que l'amiral n'a peut-être pas envisagées. En effet, selon le témoignage de ceux qui l'ont côtoyé, il semble que ces attaques spéciales n'étaient destinées qu'à affaiblir le potentiel de l'ennemi afin de donner les meilleures chances de succès à l'opération « Sho-Gô ». Il est vraisemblable qu'il n'a pas imaginé que cette tactique pourrait s'inscrire dans le temps. Nul ne saura jamais quelles furent ses véritables intentions, car, pris dans la spirale de son propre succès, il ne peut plus contrôler un mouvement irréversible qui se met en marche aux quatre coins du reste de l'empire.

Très rapidement, l'ampleur des attaques spéciales mène le Japon à une véritable impasse. Les premiers volontaires se recrutent parmi les pilotes les plus anciens, que la frustration ressentie depuis des mois conduit à s'exposer une dernière fois dans l'espoir que leur sacrifice influera sur le cours de la guerre – ou tout simplement pour prendre une revanche sur des mois d'impuissance. Le haut commandement ne va tarder à s'émouvoir de cette situation et prendre des mesures pour sauvegarder les cadres les plus expérimentés en vue de l'ultime bataille qui s'annonce sur le sol même de la Mère-patrie. Il ne reste plus alors qu'à puiser dans le réservoir des jeunes recrues, puis à former des pilotes dont on exigera d'eux qu'une seule et unique mission, sans retour. La menace que font peser le survol régulier du Japon par l'aviation américaine et les sévères restrictions en carburant amènent à réduire la formation des recrues au strict minimum, l'accent étant mis sur l'aspect théorique. Lancés dans la bataille avec parfois moins de vingt heures de vol, ces jeunes pilotes recrutés jusque dans les classes terminales des lycées savent à peine maintenir leur avion en ligne. Quand ils ne s'égarent pas pour faire le grand plongeon bien avant leur arrivée sur l'objectif, ils n'offrent aucune résistance à la puissante et efficace chasse américaine qui ne va pas tarder à mettre en place des parades à cette menace de première importance.

Le vice-amiral Shiregu Fukutome, commandant la 2e flotte aérienne, n'a jamais caché son hostilité à cette nouvelle tactique. Le lendemain, Onishi et Fukutome reçoivent l'ordre de créer un commandement unique pour les deux flottes aériennes. Onishi accepte d'en laisser la tête à Fukutome et de devenir son chef d'état-major si ce dernier accepte en contrepartie la création de nouvelles unités Kamikaze.





Après la sinistre expérience du 24 octobre où sa flotte aérienne a été laminée par la chasse américaine, Fukutome se rend compte que ses jeunes pilotes n'ont aucune chance de réussir à s'approcher des porte-avions avec des tactiques conventionnelles qu'ils maîtrisent mal et auxquelles les Hellcat ne leur laisseront pas le temps de s'adapter. La mort dans l'âme, il s'incline.

La réaction de l'empereur Hiro Hito est plus mitigée. Aux ministres qui viennent lui annoncer la nouvelle de la réussite de la section *Shikishima*, il déclare : « *Cela est profondément regrettable, c'est une honte, mais j'ai donné l'ordre aux chefs d'état-major de veiller à ne pas perdre notre esprit combatif et à ne pas devenir passifs dans la conduite des opérations* ». Cette phrase reste toutefois en travers la gorge d'Onishi qui se sent désavoué par son propre empereur. Bien que la bulle impériale qui est lue dans chaque unité quelques jours plus tard est plus nuancée, félicitant les pilotes-suicides pour « *leur excellent travail* », Onishi concevra de l'incident une profonde amertume et se souviendra de la première réaction de l'empereur jusqu'à son dernier souffle.

Le virus s'étend

Si, dans l'Armée impériale, il existe par le passé de nombreux exemples de sacrifices individuels qui se sont soldés par des abordages de bombardiers américains, le recours à cet expédient est davantage considéré comme un réflexe désespéré face à une situation spécifique que comme un moyen de vaincre. Bien que farouchement opposé à l'idée de sacrifier ses pilotes, pour des raisons économiques et sans doute aussi parce que c'est une initiative de la Marine, le haut commandement de l'Armée impériale se laisse progressivement convaincre que les attaques spéciales apporteront la solution à tous ses problèmes. La formation des unités spéciales s'effectue selon trois axes distincts.

Le 2 novembre, ordre est donné aux unités régulières affectées à la défense aérienne du territoire de former une *Shinten Seiku tai* dont les membres iront percuter les B-29 américains survolant le Japon. La tâche est ardue, car les intercepteurs éprouvent des difficultés à monter jusqu'à l'altitude à laquelle opèrent les super-bombardiers américains. Par exemple, la section du 70 *Sentai*, équipée en Ki.44 « Tojo », n'enregistrera aucune victoire.

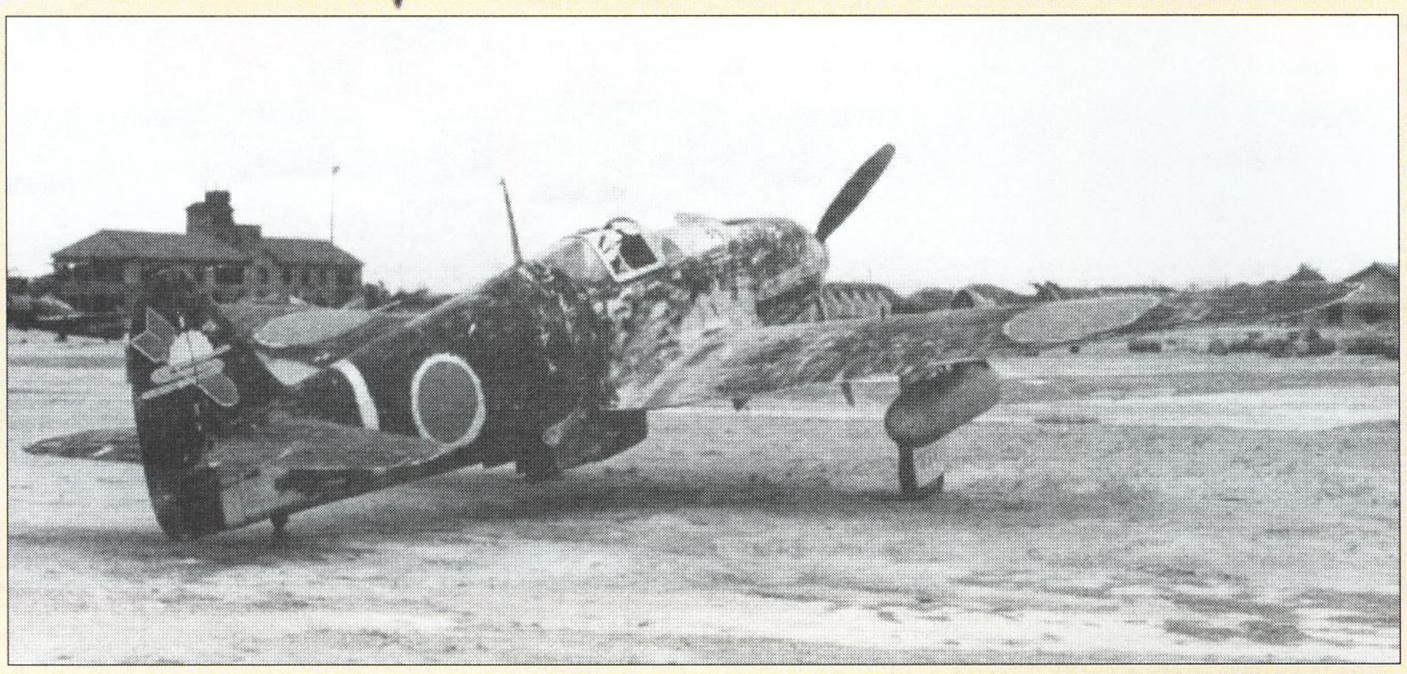
La fin d'un « Betty » porteur d'un Ohka photographiée par les ciné-mitrailleuses d'un F6F de l'US Navy.
(US Navy)

Bien que n'ayant aucune expérience en matière de guerre aéronavale, l'Armée se refuse à demander conseil à la Marine.

Par ailleurs, l'Armée crée des sections spécifiques, les *Shinbu tai*, en rassemblant en nombre variable des pilotes d'horizons parfois différents. Pas moins de 177 sections, représentant un total de 617 avions, sont ainsi mises sur pied entre le 1er avril et le 1er juillet 1945. Ces sections sont équipées en majorité de Ki.43, mais on y trouve aussi tous les autres modèles de chasseurs. Sur ordre du haut commandement, ces sections sont chargées de se précipiter sur les navires américains.

Enfin, des promotions entières en cours d'instruction dans les

C'est assez tardivement, pour épauler la Marine dans la bataille d'Okinawa, que l'Armée commence à créer des unités d'attaques spéciales.
On voit ici des pilotes de la 18 *Shinbu tai* qui se relaxent en attendant le grand jour.
Cette unité, basée à Chofu (près de Tokyo), attaquera des navires américains à d'Okinawa le 4 mai 1945.
(Koku Fan)



Un Ki.61-I Otsu « Tony » de la 159 *Shinbu tai*, capturé par les Américains à Omura en septembre 1945. (Koku Fan)

écoles de chasse apprennent brutalement qu'elles sont affectées aux attaques-suicides.

Les quatre premières unités spéciales de l'Armée sont formées au sein des écoles d'Akatsuki (1 *Hakko tai*), d'Hitachi (2 et 10 *Hakko tai*) et de plusieurs unités de la défense aérienne du territoire, notamment le 244 *Sentai*, (4 *Hakko tai*). Équipées en Ki.43 « Oscar », elles sont envoyées de manière hâtive aux Philippines pour combattre contre les navires américains sur ordre de l'état-major général. Une fois de plus, le vieil antagonisme entre les deux armées va se réveiller. L'Armée, qui ne s'est jamais préoccupée de la guerre aéronavale, n'a aucune expérience dans la manière d'attaquer des navires de guerre. Bien que forcée de collaborer avec la Marine, elle se refuse à lui demander le moindre conseil. Elle va ainsi commettre quelques erreurs (engagement d'avions inadaptés, notamment les bombardiers bimoteurs, mauvaises tactiques d'approche...) qui vont coûter de nombreuses vies humaines sacrifiées en vain. Ces unités entrent dans la danse le 5 novembre avec comme cibles les navires américains dans le golfe de Leyte. Menés par le capitaine Masumi Iwamoto, les cinq Ki.43 se heurtent en cours de route à une formation de Hellcat. Sans l'ombre d'une hésitation, chacun choisit de percuter un avion américain. En mal de personnalités à monter en épingle pour la propagande, l'état-major impérial élève Masumi Iwamoto au statut de héros national. Sa femme ne sera informée de sa mort qu'un mois plus tard... Au 15 novembre, les deux escadrilles spéciales auront consommé leur contingent initial.

Le 7 décembre, les 7 Ki.43 de la 4 *Hakko tai*, rebaptisée *Gokoku tai*, se précipitent sur les navires américains en baie d'Ormoc, coulant le destroyer *Mahan II* (DD 364), endommageant le *Lamson III* (DD 367) et le transport rapide *Ward* (APD 16) qui devra être sabordé.

La menace Kamikaze n'a rien d'inquiétant sur le plan stratégique pour les Américains, mais sur le plan psychologique, elle fait des ravages chez les marins.

Le point de vue américain

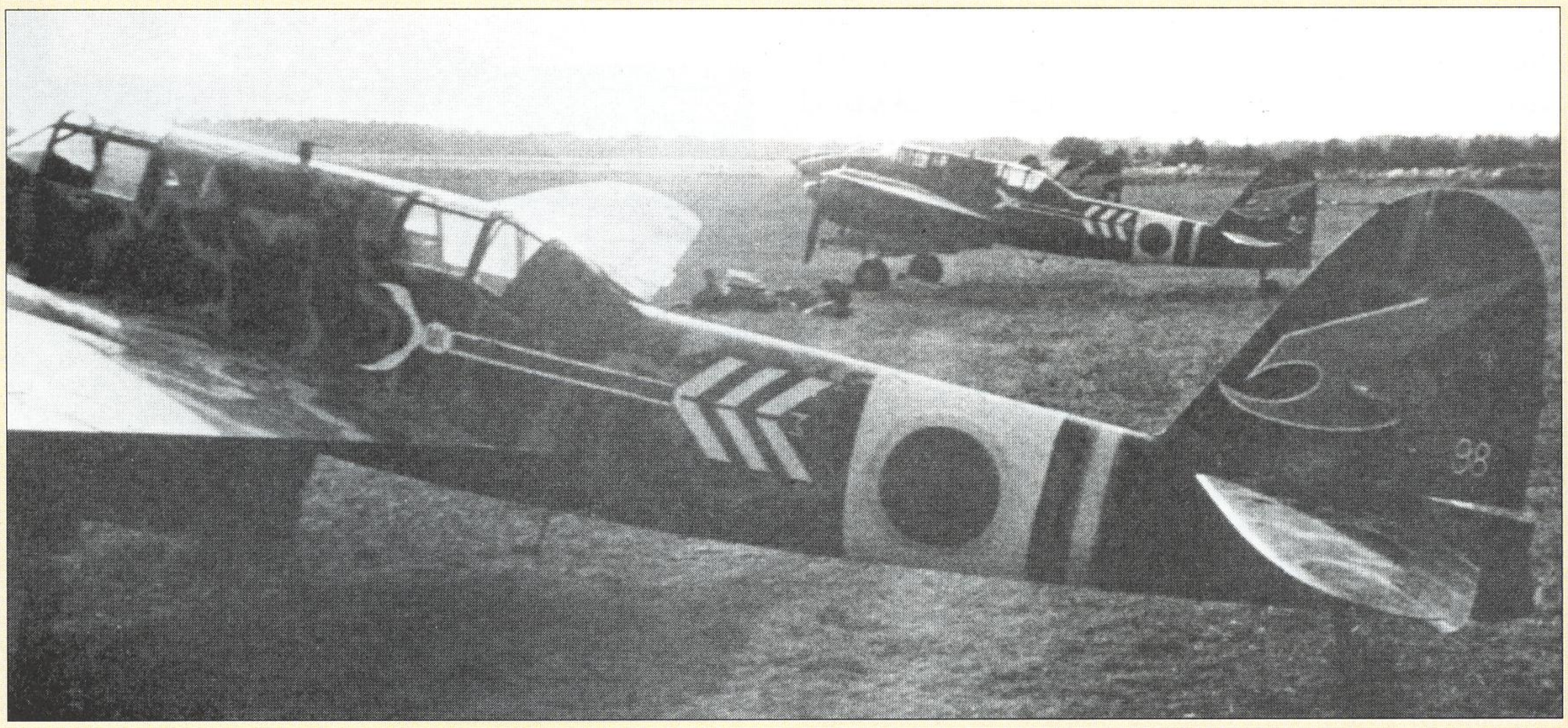
Du côté américain, l'étonnement ne tarde pas à céder à l'horreur, puis bientôt à la panique. Rien n'a préparé les chefs de l'état-major combiné à une telle épreuve. La menace Kamikaze n'a rien de très inquiétant sur le plan stratégique – tout au moins, pas au début – mais sur le plan psychologique, elle cause des ravages parmi les marins. Selon les statistiques les plus fiables, environ 5 000 Américains seraient tombés victimes de ces attaques spéciales. Cependant, les cas de désordre mental passent de 9,5 % fin 1941 à 14,2 % fin 1944, un phénomène que l'amiral E.J. King, commandant en chef de la flotte US, attribue à « *l'augmentation du rythme de la guerre moderne avec ses horreurs épuisantes et inhabituelles* [12] ».

Il y a de quoi ! James J. Fahey, matelot breveté à bord du croiseur USS *Montpelier* (CL-57), a décrit dans son journal, à la date du 27 novembre 1944, une attaque-suicide « ordinaire » [13] :

« *Les Japs nous arrivaient dessus de tous les côtés. Avant leur attaque, nous ne savions pas qu'il s'agissait d'avions-suicides qui n'avaient aucune intention de rentrer à leur base. Ils n'avaient qu'une chose en tête, c'était s'écraser sur nos navires, avec leurs bombes et tout ça. Il fallait les descendre, les endommager ne servait pas à grand chose.* [...] *Pendant ce temps, les avions qui explosaient au-dessus de nous nous arrosaient de débris. C'était un peu comme s'il pleuvait des morceaux d'avion. Cela tombait un peu partout sur le bâtiment. Un certain nombre d'hommes furent atteints par de gros morceaux d'avions japs.* [...] *Les explosions étaient terri-*

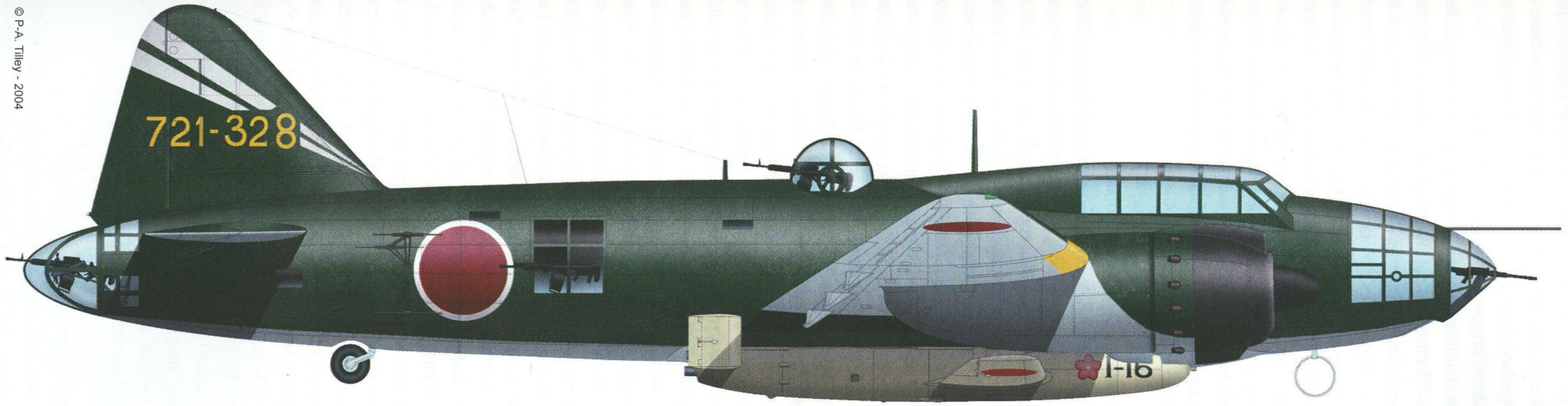
[12] *Suicide Squads of WWII* – R.O'Neill – St.Martin Press, New York, 1981.

[13] *Pacific War Diary, 1942-45* - J.J. Fahey - Houghton Mifflin, 1963

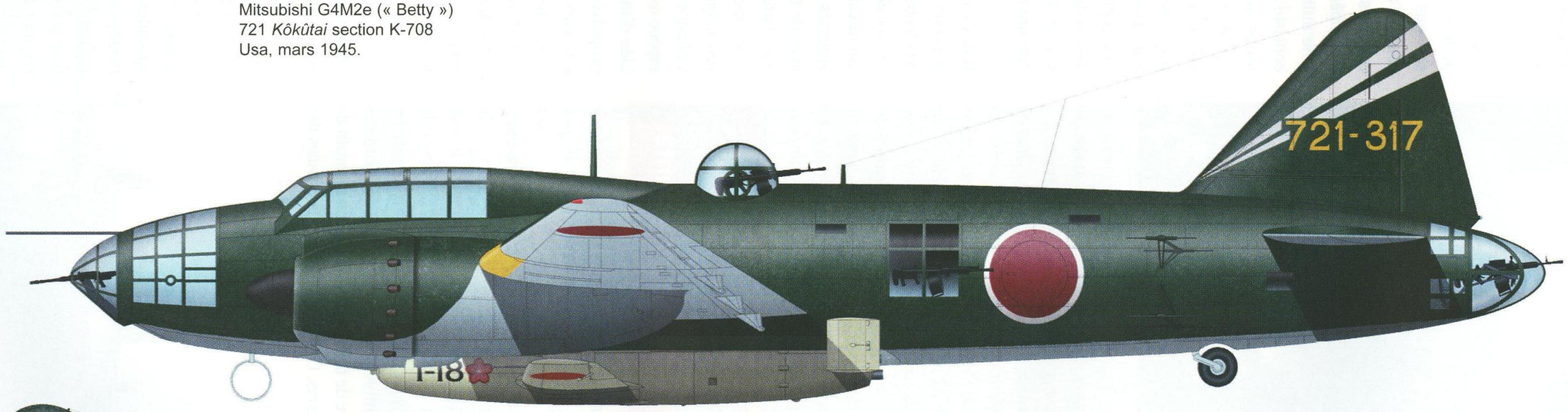


Des Ki.45 KAIc de la *Shinbu tai* du 53 *Sentai* sur le terrain de Matsudo (près de Tokyo), début 1945.
Ces appareils, utilisés en monoplaces, avaient été débarrassés de tout équipement et armement superflus pour pouvoir grimper à l'altitude des B-29 et tenter de les aborder en plein vol.
La flèche, appelée *Kaburaya*, était une arme utilisée au Moyen-Âge. En raison de la forme particulière de sa pointe, elle émettait un son strident censé frapper l'ennemi de terreur.
(Shengu Corp.)

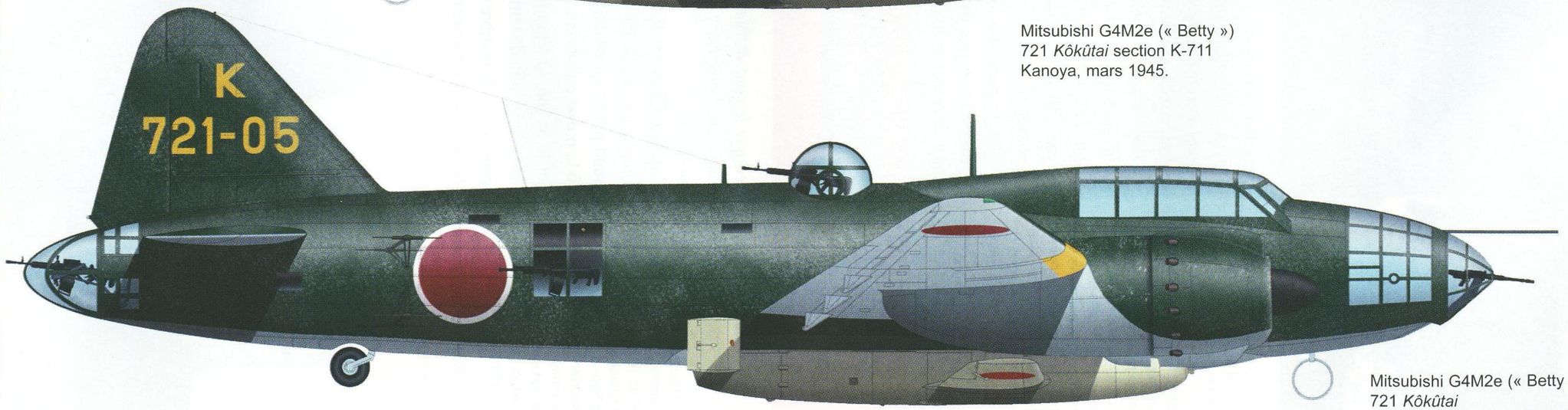
© P-A. Tilley - 2004



Mitsubishi G4M2e (« Betty »)
721 *Kôkûtai* section K-708
Usa, mars 1945.

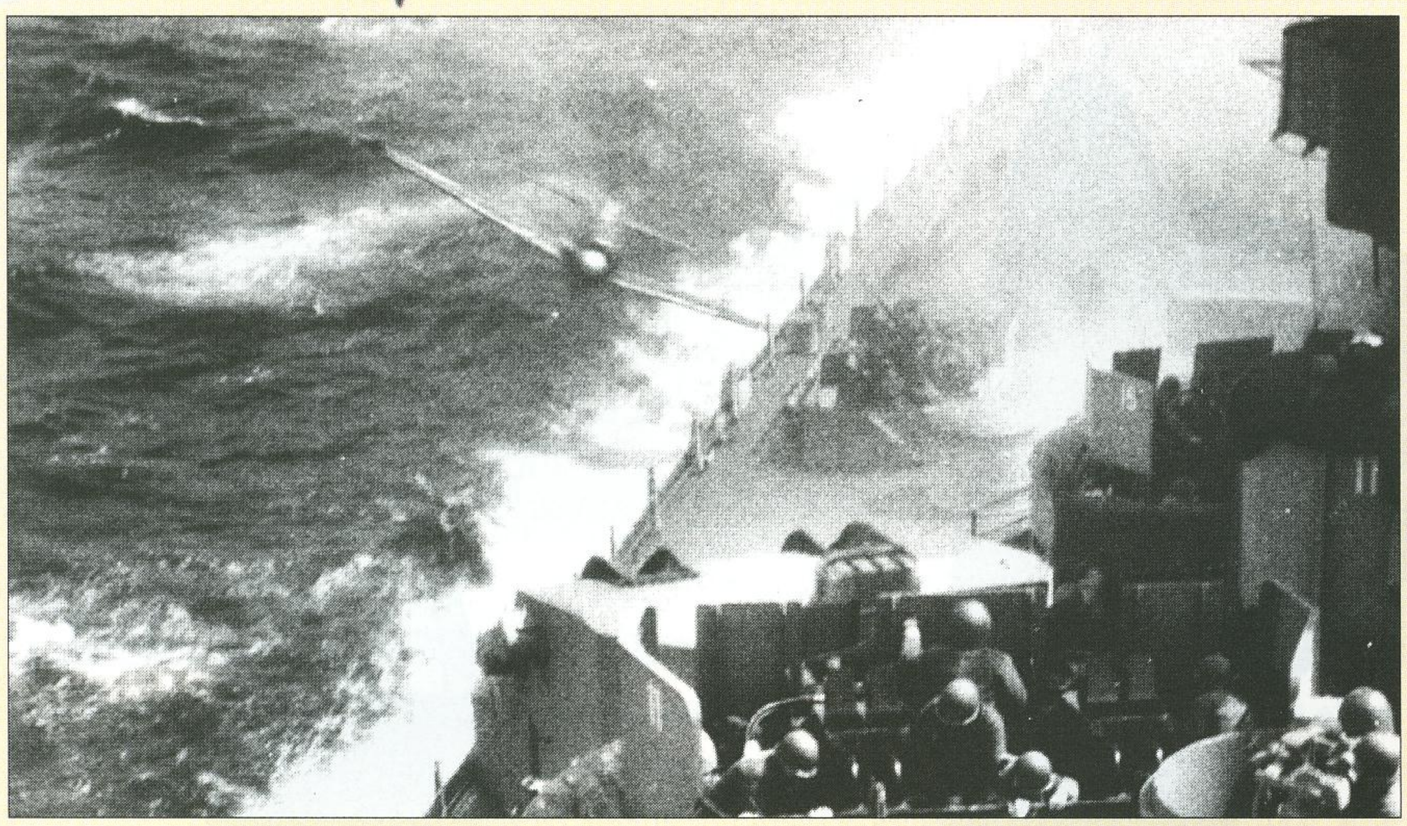


Mitsubishi G4M2e (« Betty »)
721 *Kôkûtai* section K-711
Kanoya, mars 1945.



Mitsubishi G4M2e (« Betty »)
721 *Kôkûtai*
Kounoike, novembre 1944.

KAMIKAZE !



Un « Zéro » est sur le point de s'écraser sur le cuirassé *Missouri* (BB-64) au large d'Okinawa, le 11 avril 1945. Cependant, l'avion japonais s'est présenté trop bas et a percuté le bâtiment sous le pont principal et selon un angle trop fermé. Il n'a infligé que des dégâts mineurs. Néanmoins, nous n'aurions pas aimé être à la place des servants de la batterie au premier plan (...et aux premières loges !). (US Navy)

bles quand les avions-suicides percutaient la mer à proximité de notre bâtiment. L'eau était couverte d'une fumée noire qui montait dans le ciel. La mer avait l'air d'être en flammes. [...] *Tous les canons des navires tiraient sans arrêt. Ça, c'était de l'action ! Pas un moment de répit. Les gars passaient les munitions à la vitesse de l'éclair tandis que les canons tournaient dans toutes les directions pour cracher leur acier brûlant. Pendant une accalmie, les gars allaient récupérer des souvenirs, et quels souvenirs ! J'ai eu quelques morceaux d'avion. Le pont près de mon affût était couvert de sang, de tripes, de morceaux de cervelle, de langues, de scalps, de cœurs, de bras, etc. Ils ont dû sortir les lances à incendie pour nettoyer le pont de tout le sang répandu. L'eau était rouge de sang. Des morceaux de Japs étaient éparpillés un peu partout.* »

Depuis plusieurs mois, une espèce « d'allumé » tente de vendre son idée d'installer un pilote dans une bombe volante.

Un Mitsubishi Ki.67-Ib du 14 *Sentai*, spécialement modifié par l'arsenal de l'Armée à Tachikawa pour les attaques spéciales, sous le nom de Rikugun Type 4. Transportant un équipage de 3 hommes seulement et une charge de bombes de 800 kg, il fut livré aussi bien à l'Armée qu'à la Marine dans les derniers mois de la guerre. (Collection W. Green)

L'amiral Chester W. Nimitz ordonne un « black-out » complet sur le phénomène Kamikaze, qui ne sera révélé au grand public qu'en avril 1945, par pure coïncidence, le jour où la presse annoncera le décès du président F.D. Roosevelt. Sur le terrain, la réponse américaine consiste à remanier les *Task Forces* afin de renforcer l'écran anti-aérien. À bord des porte-avions, le nombre de bombardiers est réduit au profit de chasseurs supplémentaires. Grâce au radar et aux écoutes des émissions radio japonaises, les Américains sont capables de détecter suffisamment à l'avance l'arrivée des Kamikaze et peuvent monter des patrouilles de chasse très en avant de la position de leur flotte. Les flottes renforcent leurs piquets de destroyers pour former un écran d'artillerie anti-aérienne. Les servants de DCA apprennent une technique nouvelle qui consiste à tirer des obus explosifs dans la mer de manière à créer des gerbes d'eau afin d'aveugler les pilotes japonais et les empêcher d'aligner correctement leur cible.

Une autre manière de tarir la source des avions-suicides consiste à effectuer des patrouilles permanentes le long des routes que doivent emprunter les appareils japonais entre le Japon et les Philippines de manière à les intercepter avant même qu'ils ne puissent atterrir à Luçon. Cette tactique se révèle payante à diverses reprises, notamment le 11 novembre 1944, lorsque les escadrilles VF-15 et VF-44 interceptent une formation de Ki.43 et en abattent 11 au-dessus de la baie d'Ormoc. Les Américains iront même plus loin en attaquant les bases aériennes au Japon de manière à détruire toute menace potentielle.

Baka – le fou

Au cours de l'été 1944, le capitaine de corvette Tadanao Miki du Centre de recherches aéronaval à Yokosuka est convoqué par son chef pour assister à un entretien avec un visiteur. Miki, qui travaille depuis plusieurs semaines sur les moteurs-fusée apportés d'Allemagne par sous-marin, s'est déjà entretenu avec de nombreux visiteurs venus lui prodiguer des conseils plus farfelus les uns que les autres pour résoudre les graves problèmes de guidage des engins. Miki commence à être un peu fatigué de ces pertes de temps. Cependant, cette fois, le visiteur s'avère être l'enseigne de vaisseau Shoichi Ohta, une espèce « d'allumé » qui depuis des mois tente de vendre son idée d'installer un pilote à l'intérieur d'une bombe volante propulsée par un moteur-fusée. Sa hiérarchie a refusé à plusieurs reprises, mais cette fois il se présente à Yokosuka avec l'aval de l'état-major de la Marine. Miki ne manque pas de faire ressortir les aspects négatifs de ce projet. À cette date, l'effet Kamikaze n'a pas encore empoisonné les esprits. Miki imagine mal qui pourrait piloter un tel engin sans espoir de retour. En outre, sa faible autonomie obligerait de l'installer à bord de lanceurs, forcément des bombardiers bimoteurs qui deviendraient ainsi très vulnérables à la chasse ennemie. Ses objections sont rapidement balayées, le projet bénéficiant du soutien de l'état-major impérial. Ses ordres sont de se mettre au travail le plus vite possible. Dès le mois de septembre, le centre de Yokosuka commence à produire une bombe à réaction pilotée, dénommée MXY7 *Ohka* (fleur de cerisier). Il est assez étonnant de constater que ces ordres ont été donnés plusieurs mois avant l'adoption officielle des attaques spéciales par la Marine. Ce point est plus intéressant qu'il n'y paraît, car il laisse supposer que l'état-major avait anticipé le phénomène Kamikaze et l'avait laissé se développer par la base pour mieux l'imposer. De toute façon, cela prouve que le recours aux attaques-suicides était déjà dans l'air depuis quelques mois et qu'il ne manquait qu'un catalyseur – rôle qui sera tenu par Onishi.

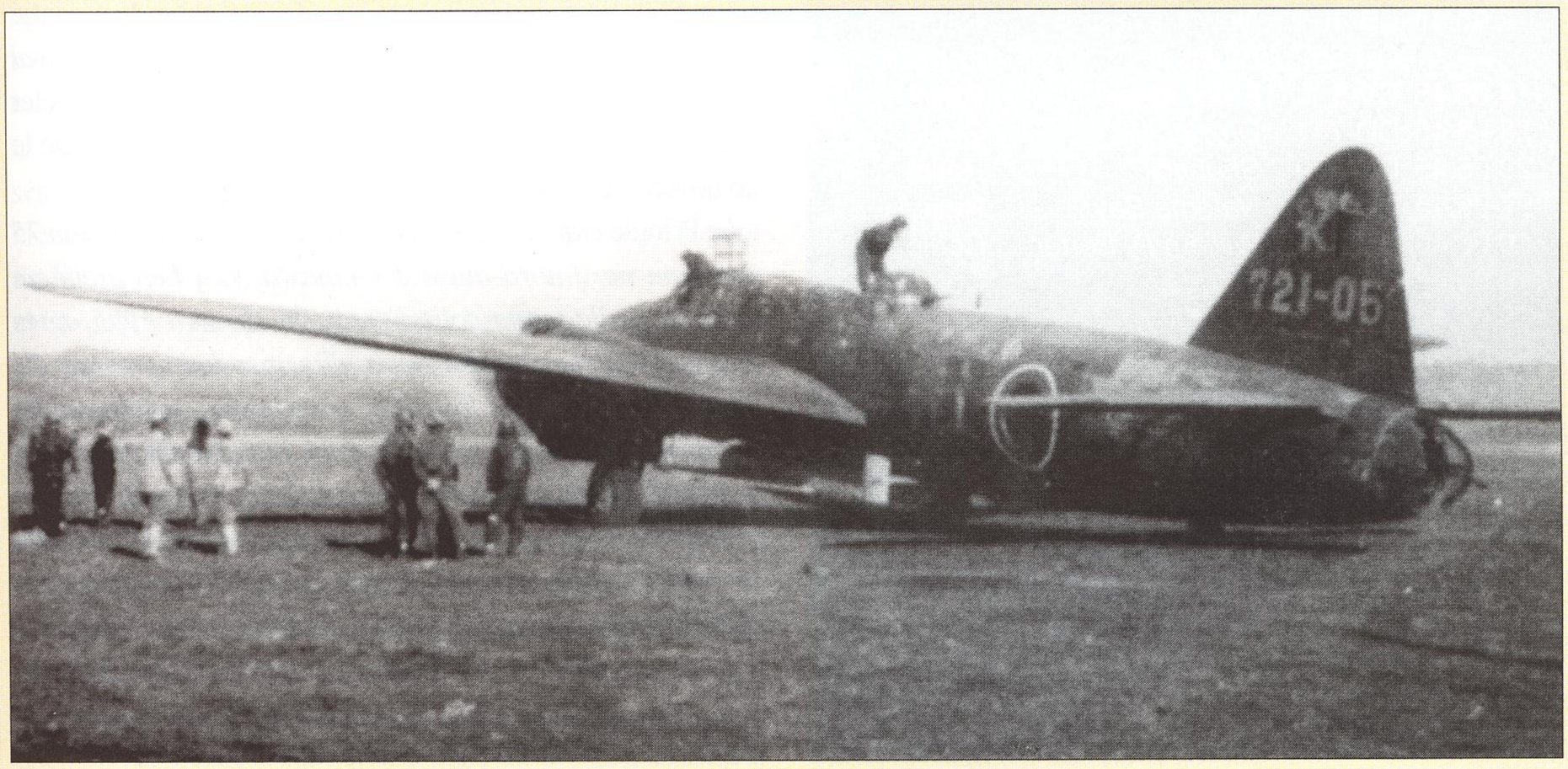
La fleur de cerisier dans la tempête

Le 1er octobre, la 721 *Kû*, première unité équipée en G4M2e *Rikko* lanceurs de *Ohka*, est formée à Kounoike sous les

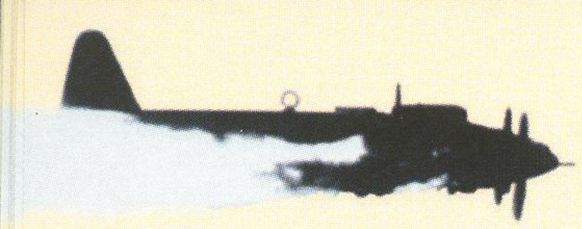
ordres du capitaine de vaisseau Motoharu Okamura. Elle est baptisée *Jinrai* (tonnerre des dieux). En décembre, la *Kokûtai* se déplace à Kanoya. En février 1945, la 722 *Kû* est mise sur pied; chargée de l'entraînement, elle servira de réservoir tant en hommes qu'en matériel pour les unités opérationnelles.
Comme le *Ohka* doit être lancé à proximité de sa cible et que les G4M2e *Rikko* sont contraints de pénétrer à l'intérieur des zones de patrouilles *a priori* (CAP : *combat air patrol*) de la chasse embarquée américaine, qui, en règle générale couvrent un rayon de 110 km, il est décidé d'adjoindre une protection de chasse. De ce fait, la 306 *Sentô* (S-306) est rattachée avec ses 48 A6M5 à la 721 *Kû* et deux autres *Sentô* sont affectées à l'escorte avant le 1er mars 1945.
L'état-major a envisagé d'employer les *Ohka* aux Philippines, mais l'obligation de prolonger l'instruction des pilotes et la rapidité suprenante de la défaite des forces japonaises le contraignent à modifier ses plans.
Dans le courant du mois de mars 1945, les *Task Forces* américaines quittent l'atoll d'Ulithi pour une série de nouveaux raids contre le Japon. La 5è flotte aérienne, chargée des opérations au-dessus d'Okinawa, reçoit l'ordre d'intervenir contre la flotte américaine au large de Kyûshû. Au petit matin du 18 mars, la section K-708, basée à Usa, au nord-est de Kyûshû, prépare 18 G4M2e et 18 *Ohka* pour un premier raid. Le briefing est tenu à 13h30 à la mode japonaise, c'est-à-dire en plein air, tous les équipages alignés face au commandant d'unité. C'est le moment que choisissent 12 F4U des VF-10 et VBF-10 pour attaquer le terrain, causant de nombreuses victimes et détruisant une bonne partie des appareils. La mission est reportée.
Le 21 mars 1945 à 11h35, la capitaine de frégate Goro Nonaka, commandant la section K-711, s'envole de Kanoya à la tête de 18 *Rikko*, dont 15 sont porteurs d'un *Ohka*, escortés par 55 « Zéro ». Cependant, une vingtaine de chasseurs doivent faire demi-tour à la suite de pannes diverses, laissant leurs camarades en nombre inférieur pour affronter une cinquantaine de F6F qui interceptent la formation japonaise. Dix « Zéro » sont abattus et, privés d'escorte, les *Rikko* sont contraints de larguer leur *Ohka* dans le vide. Ils se regroupent pour mieux se défendre, mais ils sont tous descendus, les uns après les autres, y compris les trois appareils de tête qui tentent de se faufiler au ras de l'eau.
Ainsi s'achève la première mission du *Ohka*.

LE *OHKA*
Mode d'emploi

Dénommé officiellement MXY7 et baptisé *Ohka* (fleur de cerisier), l'engin se présentait sous la forme d'un cylindre de 6 mètres de long, muni de deux ailes, d'un empennage cruciforme et propulsé par cinq fusées à poudre de 800 kgp. Avec le pilote et une charge de 1 200 kg de trinitoanisol logée dans le nez, l'engin atteignait un peu plus de 1 000 km/h en fin de piqué. Sa distance franchissable étant limitée à 100 km, Mitsubishi dut mettre au point une version de son bombardier G4M2 *Rikko* « Betty » pour larguer la bombe volante à proximité de sa cible. Outre une soute modifiée pour accommoder la bombe volante, le G4M2e reçut une plaque de blindage de 20 mm derrière le siège des pilotes et des bourrelets de caoutchouc de 30 mm d'épaisseur autour des réservoirs.
Très léger, le *Ohka* se révéla capricieux et d'un pilotage délicat. Au-delà de 900 km/h, il était difficile à manier avec précision. Largué à une altitude de 3 000 mètres, à une vitesse stabilisée de 280 km/h à une vingtaine de kilomètres de l'objectif, il utilisait ses fusées jusqu'à épuisement du comburant (3 à 4 minutes) puis entamait un piqué à 50° jusqu'à l'anéantissement final.
On chiffre à 852 le nombre d'exemplaires produits avant la cessation des hostilités.
Les Américains le surnommeront *Baka*, ce qui veut dire fou.



Un G4M2e (« Betty ») de la 721 *Kû* porteur d'un K-1, version sans moteur du Ohka destinée à l'entraînement des futurs pilotes Kamikaze, à Kounoike, en novembre 1944. Beaucoup laissèrent la vie lors des vols d'entraînement en raison du fort taux de piqué du K-1.
(Shengu Corp.)



KAMIKAZE !

SUCCÉS DES ATTAQUES SPÉCIALES CONTRE LES GROSSES UNITÉS DE L'US NAVY

25.10.44	CVE-63	*St. Lo*	Coulé
26.10.44	CVE-27	*Suwanee*	Retiré
30.10.44	CV-13	*Franklin*	Retiré
	CVL-24	*Belleau's Wood*	Retiré
01.11.44	DD-526	*Abner Read*	Coulé
29.11.44	DD-465	*Saufley*	Retiré
03.12.44	DD-695	*Cooper*	Coulé
07.12.44	DD-364	*Mahan*	Coulé
11.12.44	DD-369	*Reid*	Coulé
	DD-605	*Caldwell*	Retiré
25.11.44	CV-11	*Intrepid*	Retiré
04.01.45	CVE-79	*Ommaney Bay*	Sabordé
08.01.45	CVE-76	*Kadashan Bay*	Retiré
09.01.45	CL-56	*Columbia*	Retiré
13.01.45	CVE-96	*Salamaua*	Retiré
21.01.45	CV-14	*Ticonderoga*	Retiré
	DD-731	*Maddox*	Retiré
21.02.45	CV-3	*Saratoga*	Retiré
	CVE-95	*Bismarck Sea*	Coulé
19.03.45	CV-13	*Franklin*	Retiré
31.03.45	CA-35	*Indianapolis*	Retiré
06.04.45	DD-417	*Morris*	Ferraillé
	DD-481	*Leutze*	Ferraillé
	DD-528	*Mullaney*	Retiré
	DD-529	*Bush*	Coulé
	DD-586	*Newcomb*	Retiré
	DD-700	*Haynsworth*	Retiré
	DD-801	*Colhoun*	Coulé
07.04.45	CV-19	*Hancock*	Retiré
	BB-46	*Maryland*	Retiré
12.04.45	DD-733	*Mannert L. Abele*	Coulé
16.04.45	CV-11	*Intrepid*	Retiré
	DD-427	*Pringle*	Coulé
	DD-724	*Laffey*	Retiré
28.04.45	DD-476	*Hutchins*	Retiré
29.04.45	DD-555	*Haggard*	Ferraillé
03.05.45	DD-522	*Luce*	Coulé
	DD-773	*Aaron Ward*	Ferraillé
	DD-803	*Little*	Coulé
04.05.45	CVE-76	*Sangamon*	Retiré
	CL-62	*Birmingham*	Retiré
	DD-560	*Morrison*	Coulé
09.05.45	DE-344	*Oberrender*	Retiré
	DE-635	*England*	Ferraillé
11.05.45	CV-17	*Bunker Hill*	Retiré
12.05.45	BB-40	*New Mexico*	Retiré
	DD-552	*Evans*	Ferraillé
14.05.45	CV-6	*Enterprise*	Retiré
28.05.45	DD-741	*Drexler*	Coulé
29.05.45	DD-639	*Shubrick*	Retiré
07.06.45	CVE-62	*Natoma Bay*	Retié
10.06.40	DD-579	*William D. Porter*	Coulé
16.06.45	DD-591	*Twiggs*	Coulé
19.07.45	DD-514	*Thatcher*	Ferraillé
28.07.45	DD-792	*Callaghan*	Coulé

Retiré signifie que le bâtiment a été suffisamment endommagé pour nécessiter des réparations d'au moins deux mois. Certains bâtiments endommagés auraient pu être réparés, mais ils furent ferraillés en raison de la proximité de la fin de la guerre.

Classes :
CV : porte-avions d'escadre – CVE : porte-avions d'escorte – CVL : porte-avions léger – BB : cuirassé – CA : croiseur lourd – CL : croiseur léger – DD : destroyer – DE : destroyer d'escorte.

La bataille d'Okinawa

Une partie des appareils demeure à Kanoya et le reste est envoyé à Komatsu, hors de portée de l'aviation embarquée américaine, pour parfaire l'entraînement. La tactique est modifiée; au lieu d'envoyer de larges formations, il est décidé de revenir à la méthode traditionnelle consistant en des expéditions de petits groupes sans escorte à l'aube ou au crépuscule. En outre, les trois *Sentô* de chasse forment également une section d'attaque spéciale avec des A6M5 armés d'une bombe de 500 kg.

Le 1er avril 1945, les Américains débarquent à Okinawa. L'opération est appuyée par 1 213 navires, 18 porte-avions d'escorte (540 avions), 17 porte-avions d'escadre (1 232 avions) appartenant à la *Task Force* 58 et 4 porte-avions (261 avions) britanniques.

Il n'entre pas dans nos intentions de détailler toutes les actions Kamikaze de cette sanglante bataille, un livre y suffirait à peine. Une partie a déjà été traitée dans un précédent numéro [14]. Nous retiendrons, cependant, la journée du 6 avril, l'une des plus terribles de la bataille d'Okinawa.

Ce jour-là, le haut commandement japonais délenche l'opération « Kikusui » (chrysanthème flottant, un nom hautement chargé en symboles) et l'enfer se déchaîne sur la *Task Force* 58. Pas moins de 195 avions divers et variés de la Marine et 160 de l'Armée décollent depuis Kanoya, mais aussi depuis de nombreux terrains auxiliaires, soigneusement camouflés sur l'île de Kyûshû. L'US Navy dénombrera 22 raids effectués par de petits paquets d'avions de l'aube à la tombée de la nuit. Vingt-quatre Kamikaze ont trouvé une cible. Les pertes américaines s'élèvent à deux destroyers, un dragueur de mines, un LST et deux navires de transport de munitions coulés, dix autres bâtiments ont subi des dégâts et au moins six d'entre eux ont dû être retirés des opérations.

Ohka contre navires

Le premier succès du *Ohka* intervient le 12 avril, lorsque le premier maître Suzuki percute un « cuirassé » et le lieutenant de vaisseau Eizo Iwashita en coule un second. Il s'agit en fait du destroyer *Mannert L. Abele* (DD-733), qui coulera avec 73 de ses marins.

Le 16 avril, un « Zéro » percute le destroyer USS *Pringle* (DD-477). Le *Sonarman 1st Class* Jack Gebhardt a confié son témoignage au service d'histoire orale de la *Naval Historical Foundation*. Il convient au préalable de rappeler que le *Pringle* avait déjà constitué la cible d'un Kamikaze le 26 novembre 1944.

« *Le* Pringle *était assigné au piquet radar n° 26 à environ 75 miles au nord-nord-ouest d'Okinawa.* [...] *Les premiers jours de veille furent calmes, mais le 15 avril 1945 après être restés à nos postes de combat pendant presque 24 heures d'affilée, les Japonais ont attaqué en masse. Ils savaient que nous avions veillé toute la nuit pour repousser des raids incessants et que nous étions crevés. L'attaque principale dura toute la journée et, finalement, à l'aube du 16 avril, le* Pringle *fut attaqué par une horde d'avions japonais. Certains furent descendus, mais un "Zeke" passa à travers nos défenses et s'écrasa à l'arrière de la passerelle*

[14] *Missions sans retour*, par Y. Izawa in Aéro-Journal n° 2.

et de la chambre des cartes où je me trouvais en tant que téléphoniste pendant les grandes alertes. L'avion arriva par le tribord de la proue, passa à trois ou quatre mètres au-dessus de moi et s'écrasa dans une grande boule de feu.
« Lorsque les deux bombes de 500 livres de l'avion explosèrent, j'eus l'impression que c'était la fin du monde. La chambre des cartes fut tout ébranlée et des années de poussière tombèrent depuis le haut des étagères. J'ai senti que le Pringle *était sérieusement endommagé et j'ai essayé de quitter la passerelle par la porte tribord, mais elle était coincée et l'échelle avait été pulvérisée. J'ai réussi à tordre suffisamment la porte pour me glisser jusqu'au pont supérieur. Mon regard s'est porté vers l'étrave : le bâtiment n'était qu'un brûlot flottant, avec des hommes titubant hagards et sanguinolents, et avec de la fumée et des flammes partout. J'ai vu des hommes sauter par-dessus bord. Puis quelqu'un a crié : "*Abandonnez le navire !*" et j'ai aperçu sous le pont un magasin de munitions de 40 mm en flammes, alors je me suis dirigé vers le côté tribord et je me suis frayé un chemin jusqu'au pont principal. Le bouclier du pont avait été arraché et j'ai pu aller jusqu'aux tourelles où j'ai retiré mes chaussures et mon calot pour les ranger soigneusement contre la cloison pare-feu, comme si j'allais revenir ! C'est curieux comme les gens peuvent faire des choses étranges dans des circonstances pareilles. J'ai enfilé mon gilet de sauvetage et je me suis préparé à sauter par-dessus bord. En rampant jusqu'au bastingage, je me suis rappelé que j'avais laissé mon casque lourd dans la chambre des cartes et j'ai décidé d'aller le chercher. Mais, en chemin, j'ai vu d'autres hommes sauter dans l'eau et, sans réfléchir, j'ai sauté à mon tour et nagé aussi vite que je le pouvais pour m'éloigner du bâtiment. Je ne sais pas quelle distance j'ai pu parcourir, plusieurs centaines de mètres peut-être, avant de m'arrêter et de me retourner pour regarder le* Pringle, *en proie aux flammes, brisé en deux par le milieu, en train de sombrer. L'étrave pointait presque à la verticale et j'ai entendu des cris quand elle s'est enfoncée et a disparu. Il ne s'était pas écoulé plus de cinq minutes entre l'attaque de l'avion japonais et le naufrage. »*

Le naufrage du *Pringle* a fait 69 morts et de nombreux blessés, dont certains succomberont ultérieurement à leurs blessures. Jack Gebhardt est décédé en 1995. Le rédacteur du *Naval Historical Foundation* a ajouté, en *post-scriptum*, que « Gibby » ne parviendra jamais à surmonter son stress et ses réactions nerveuses aux bruits soudains et aux passages d'avion à basse altitude.

À noter que ce même 16 avril, point culminant de l'opération « Kikusui », le destroyer USS *Laffey* (DD-724) est la cible de 22 avions japonais. Pas moins de six Kamikaze le percutent en une heure. Réduit à l'état d'épave flottante, avec une quarantaine de morts à bord, il regagnera néanmoins Pearl Harbor où il sera réparé !

La menace Kamikaze commence à être prise très au sérieux chez les Américains. L'amiral King, chef d'état-major de la Navy, insiste pour que les B-29 aillent écraser les bases de départ au Japon. Le carnage d'Okinawa aura de lourdes répercussions sur l'usage de la bombe atomique.

Ohka contre béton

Le 5 mai, la section K-711 est dissoute et les équipages restants incorporés à la K-708. Le 10 mai, le capitaine de frégate Motoharu Okamura, commandant la 721 *Kû*, annonce une nouvelle incroyable à ses pilotes. L'état-major leur demande de s'écraser sur les pistes des aérodromes de Kadena et de Yontan, sur l'île d'Okinawa. Si la possibilité de couler un porte-avions ou un cuirassé américain constitue un certain moteur, la perspective d'aller faire un trou dans le béton n'a rien de bien motivant pour les pilotes. Avec une grande réticence, deux se portent volontaires. En raison d'une panne et du mauvais temps, les deux *Rikko* doivent faire demi-tour. La mission ne sera jamais exécutée.

L'USS *Laffey* sera abordé par six Kamikaze en une heure. Réduit à l'état d'épave flottante, il regagnera néanmoins Pearl Harbor où il sera réparé.

Un G4M2e (« Betty ») de la section K-711 de la 721 *Kû* avec son *Ohka* en place, prêt pour une mission sur la base de Kanoya, en mars 1945. (Shengu Corp.)

Le 22 juin, à 05h20, six *Rikko* s'élancent sous la protection d'une escorte de chasse. La plupart des chasseurs rebroussent chemin en raison de pannes. Quatre *Rikko* disparaissent et un seul parvient à lancer sa bombe volante. Le sixième regagne Kanoya avec le *Ohka* dans lequel se trouve le premier maître Keisuke Yamamura. Celui-ci, qui vient de participer à trois sorties sans être lancé, craque nerveusement à son retour sur la terre ferme. Il hurle : « *Bon sang ! Arrêtez cette folie et tuez-moi tout de suite !* ».

Cette mission marque la dixième et dernière sortie du *Ohka*. Le lendemain, toute résistance de la 32e armée japonaise cesse, la bataille d'Okinawa est terminée.

KAMIKAZE !

Une bataille sanglante

La bataille d'Okinawa a coûté la vie à 2 571 aviateurs japonais engagés dans des missions suicides. Les Alliés ont admis que 239 navires de tout tonnage ont été coulés ou endommagés pendant cette bataille, ce qui représente un taux de réussite de l'ordre de 10 %. Bien que le nombre des tués ait avoisinné 5 000 du côté des marins américains, cette tactique désespérée n'a pas permis de modifier le cours des événements.

Les attaques-suicides se poursuivent, néanmoins, après la chute d'Okinawa, mais de manière plus sporadique. Le haut commandement japonais limite les missions pour préserver ses forces aériennes en prévision de l'assaut final sur Kyûshû... qui ne viendra jamais.

Le 7 juillet, la 762 *Kû* reçoit l'ordre de former une section spéciale avec 9 P1Y1 *Ginga* (« Frances ») et 9 *Ohka*. Si l'entraînement débute à Komatsu sous la supervision de la 721 *Kû*, le temps manquera pour engager l'unité en opérations. La dernière mission spéciale concertée se déroule le 5 août quand 15 *Ginga* de la 706 *Kû* s'envolent pour se précipiter sur les navires américains dans le golfe de Leyte. La formation est interceptée en cours de route et trois *Ginga* sont abattus, les autres faisant demi-tour.

Beaucoup de néophytes, trop heureux d'être encore entiers, se sont précipités sur le premier bâtiment venu.

Était-ce bien raisonnable ?

Dresser un bilan des attaques spéciales n'est pas simple. Après 1945, les autorités japonaises ont jeté un voile pudique sur ces missions, au point que le sanctuaire qui a été érigé près de Tokyo en mémoire de ces jeunes pilotes disparus doit être entretenu par des fonds privés et des dons. Les archives ne sont pas faciles d'accès et la plupart des chercheurs doivent se contenter de l'histoire officielle écrite par le Service historique des forces d'auto-défense japonaises.

De ce fait, les statistiques diffèrent beaucoup d'une source à l'autre. Pour la période allant du 24 octobre 1944 au 15 août 1945, le nombre de sorties le plus consensuel se situe autour de 2 940, dont 1 162 pour le seul mois d'avil 1945. Sur ce total, 475 ont effectivement atteint leur cible, soit 16% environ.

Pour la seule bataille d'Okinawa (1er avril au 22 juin 1945), une source japonaise [15] cite le nombre de 2 571 sorties, réparties entre 1 637 pour la Marine et 934 pour l'Armée. L'US Navy reconnaît que 239 de ses bâtiments (allant du cuirassé au LST) ont été touchés, dont 22 ont été coulés et 19 ultérieurement ferraillés. Si l'on rapporte ce nombre à celui de 1 300 bâtiments engagés devant Okinawa, le résultat des attaques spéciales peut être considérée comme dérisoire.

La Marine et l'Armée impériales ont peu et mal coopéré, les vieux antagonismes refaisant surface à la moindre occasion. Sur le plan tactique, le haut commandement a favorisé le harcèlement au détriment d'attaques massives et coordonnées qui auraient eu l'effet bénéfique de saturer le réseau défensif allié. C'est un double aveu d'impuissance. Impuissance du renseignement, d'abord, parce qu'il était impossible d'évaluer les destructions causées à l'ennemi dans la mesure où aucun survivant ne rentrait faire son rapport. Impuissance de la stratégie ensuite, puisque le harcèlement visait davantage à ébranler les nerfs des marins américains qu'à diminuer le potentiel de la flotte ennemie.

Beaucoup de pilotes néophytes, trop heureux d'être arrivés entiers jusqu'au premier piquet de destroyers, ont attaqué le premier navire venu, négligeant ainsi le gros de la flotte, cent kilomètres plus loin. D'autres, ayant réussi à franchir tous les barrages, se sont précipités sur des bâtiments d'importance mineure. Aucun bâtiment supérieur à un destroyer et aucun porte-avions d'escadre n'a été coulé.

Malgré le nombre impressionnant d'avions engagés, l'action des Kamikaze se résume à une succession d'engagements individuels effectués au petit bonheur la chance. Mais, elle aura une conséquence sur la fin de la guerre. Craignant de voir les 9 000 avions amassés sur les îles japonaises venir s'écraser contre la flotte d'invasion et craignant que chaque citoyen japonais ne se transforme lui-même en Kamikaze, le président Truman donnera son accord pour l'utilisation de la bombe atomique. Okinawa a scellé le destin d'Hiroshima et de Nagasaki.

Épilogue

Apprenant la nouvelle de la capitulation le 15 août 1945, l'amiral Onishi se retire seul dans son bureau après avoir congédié les amis avec lesquels il a passé la soirée. Il écrit plusieurs lettres, en forme de testament, puis rédige un dernier poéme. Il s'agenouille et sort du fourreau son court sable d'apparat. Il ouvre son kimono et plante la fine lame d'acier dans son ventre. D'un geste rapide, il s'ouvre l'abdomen, puis retirant son arme, il tente de se trancher la gorge. Ses forces l'abandonnent et il s'écroule sur le dos. Il est découvert agonisant, baignant dans son sang, par l'un de ses serviteurs le lendemain matin. Refusant toute assistance, il attendra la mort seul. Elle ne viendra le chercher qu'à six heures du soir, pour l'emmener retrouver les milliers de jeunes aviateurs qu'il a précipités avant lui dans le sacrifice suprême. Au moment de rendre l'âme, il leur demandera pardon.

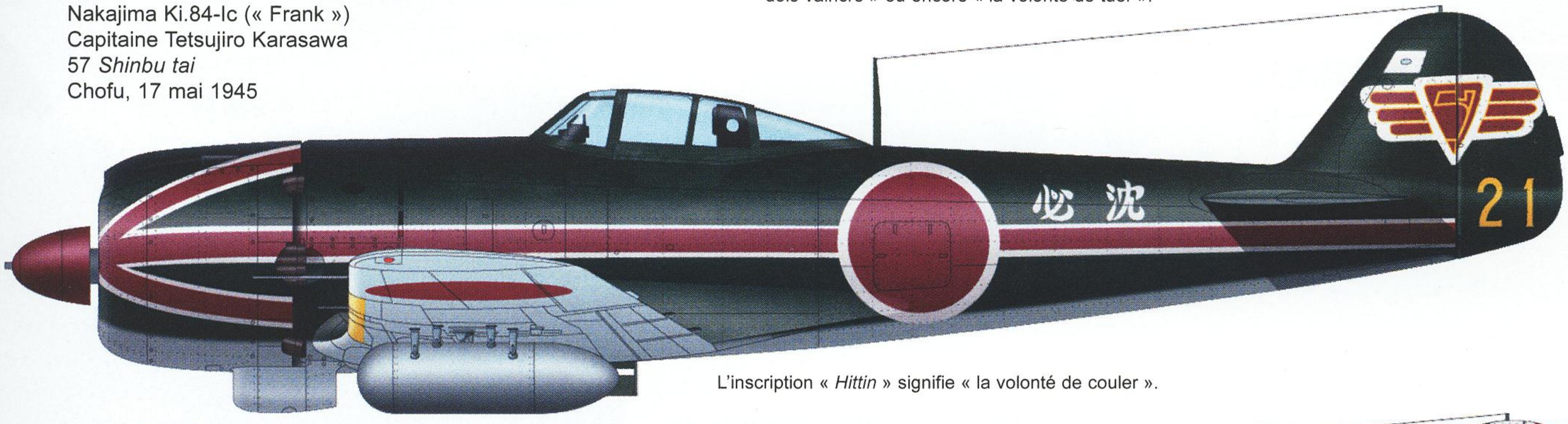
[15] *The Complete History of the Greater Asia War* – T.Hattari – Hara, 1953.

Un Nakajima Ki.43-II Kai d'une unité non identifiée capturé à Okinawa en juin 1945. Le caractère (« yo ») sur la dérive est vraisemblablement l'initiale du pilote. (USAF)

L'auteur tient à remercier M. Fumio Miyawaki pour son aide préciseuse pour les traductions.

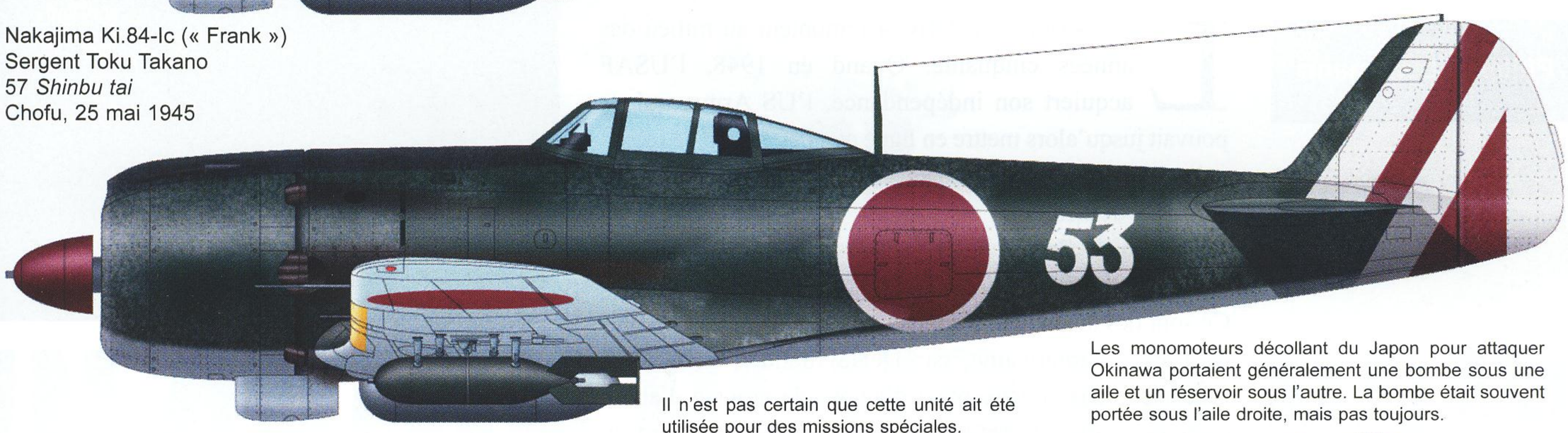
Nakajima Ki.84-Ic (« Frank »)
Capitaine Tetsujiro Karasawa
57 *Shinbu tai*
Chofu, 17 mai 1945

Onze appareils de cette unité attaqueront la flotte américaine à Okinawa le 25 mai 1945. L'inscription « *Hissatsu* » signifie « je dois vaincre » ou encore « la volonté de tuer ».



L'inscription « *Hittin* » signifie « la volonté de couler ».

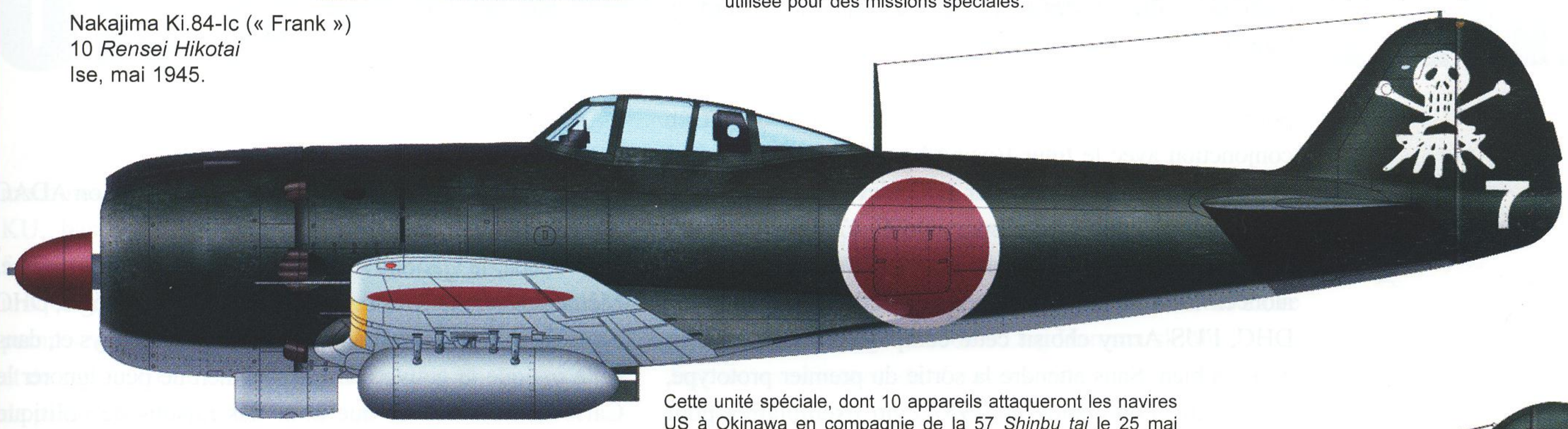
Nakajima Ki.84-Ic (« Frank »)
Sergent Toku Takano
57 *Shinbu tai*
Chofu, 25 mai 1945



Il n'est pas certain que cette unité ait été utilisée pour des missions spéciales.

Les monomoteurs décollant du Japon pour attaquer Okinawa portaient généralement une bombe sous une aile et un réservoir sous l'autre. La bombe était souvent portée sous l'aile droite, mais pas toujours.

Nakajima Ki.84-Ic (« Frank »)
10 *Rensei Hikotai*
Ise, mai 1945.



Cette unité spéciale, dont 10 appareils attaqueront les navires US à Okinawa en compagnie de la 57 *Shinbu tai* le 25 mai 1945, avait pris le nom de *Dokuro* (tête de mort), d'où l'insigne.

Nakajima Ki.84-Ic (« Frank »)
58 *Shinbu tai*
Shimodate, mai 1945.

Kawasaki Ki.45 KAIc
53 *Sentai*, *Shinbu tai*
Matsudo, janvier 1945.

© P-A. Tilley - 2004

Curieux destin que celui du DHC-4 Caribou, un avion boudé par son pays d'origine qui ne l'utilisera que pour des missions de paix ou humanitaires dans le cadre de l'ONU.
Le Caribou au Canada, ou quand le faucon devient colombe...

Philippe Listemann

LES ORIGINES DU DHC-4 remontent au milieu des années cinquante. Quand en 1948, l'USAF acquiert son indépendance, l'US Army, qui ne pouvait jusqu'alors mettre en ligne que des avions de reconnaissance de petites dimensions, est autorisée à utiliser des avions à décollage et atterrissage courts (ADAC). L'US Army choisit d'abord le DHC-2 Beaver canadien qui entre en service en 1951, puis le DHC-3 Otter qui arrive en 1955. Ce sont des avions qui s'adaptent parfaitement aux besoins de l'armée américaine, car DeHavilland Canada s'est spécialisé dans la conception d'avions de brousse d'abord destinés à voler au-dessus des grands espaces du nord du Canada.

Voyant plus large, l'US Army émet un cahier des charges pour un avion de transport ADAC capable d'opérer en conjonction avec le futur Boeing Vertol CH-47. Ce cahier des charges stipule que le futur avion devra pouvoir combiner les capacités de transport du C-47 Dakota et les performances ADAC du Beaver ou du Otter. Nous sommes alors en 1954. Ayant déjà traité à sa grande satisfaction avec DHC, l'US Army choisit cette compagnie pour mener ce projet à bien. Sans attendre la sortie du premier prototype, l'US Army commande en 1957 cinq exemplaires pour conduire les évaluations. Ces appareils reçoivent la dénomination de YAC-1. Le prototype effectue son premier vol le 30 juillet 1958 et une fois les essais terminés, l'US Army en commande 159 exemplaires de série en deux versions, le AC-1 et AC-1A [1]. L'avion est baptisé Caribou. Il est vendu par la suite sur d'autres marchés extérieurs et 307 exemplaires sont fabriqués jusqu'en 1973. Le Caribou sera utilisé intensivement au Viêt Nam par les Américains, ainsi que par les Australiens (voir AJ n° 28). Dans sa version finale, le Caribou est un avion pouvant décoller à près de 13 tonnes et sa charge utile maximale avoisine les 2,5 tonnes; il peut, par exemple, transporter 32 hommes équipés. Sa vitesse de croisière approche les 300 km/h, ce qui lui permet de rester en l'air pendant plus de 7 heures. Mais ses performances au décollage à pleine charge (un peu plus de 1 000 m) et d'atterrissage (un peu plus de 900 m) en font un avion ADAC très apprécié.

Au Canada, le Caribou va connaître une carrière atypique. Même si les États-Unis demeurent un client privilégié, DHC espère bien exporter son modèle dans d'autres pays et, dans cette optique le gouvernement canadien ne peut ignorer le Caribou, ne serait-ce que pour des raisons de politique commerciale. La RCAF fait donc l'acquisition de quelques exemplaires. Tout d'abord, cinq avions sont livrés, y compris le premier exemplaire de série qui reçoit le matricule 5303; les autres sont immatriculés de 5320 à 5323 [2].

Ils sont pris en compte entre le 22 juillet et le 17 novembre 1960. Dans la nomenclature de la RCAF, toujours en vigueur au sein de la CAF d'aujourd'hui, ils deviennent CC-108 Mk.1A correspondant au CV-2A. Si le 5303 fait plusieurs allers et retours entre la RCAF et le constructeur pour subir différents essais, les quatre autres

[1] Cette dénomination est changée en CV-2A et CV-2B avant la prise en compte des premiers exemplaires, puis en C-7A et C-7B quand ils sont transférés à l'USAF en 1967.
[2] numéros constructeur de 9 à 12.

LE CARIBOU
UN AVION POUR LA PAIX

machines sont versées à une unité composite la N° 102 KU, basée à Trenton (Ontario). Les équipages sont formés sur place au sein de la N° 4 OTU. Ce n'est pas uniquement une unité de transport conventionnel, car parmi ses missions principales figurent le prêt de Caribou et de ses équipages outre-mer, dans le cadre des missions de paix de l'ONU. En effet, le Canada est le seul pays qui a toujours participé aux missions de la paix votées par le Conseil de sécurité de l'ONU et il s'est beaucoup investi dans ces missions en fournissant hommes et matériel. Le Caribou (avec le Otter) va vite former l'ossature de la composante aérienne. Cet engagement sera tel que le Canada décidera d'acheter quatre autres Caribou en 1964, du modèle identique au CV-2B. Immatriculés 5324 à 5327 et livrés entre le 23 avril et le 30 septembre 1964, ils deviennent des CC-108 Mk.1B [3].

DES MISSIONS DE PAIX PAS TOUJOURS PACIFIQUES

Après la crise de Suez en 1956, une force de maintien de la paix a été créée – dont les pacifiques soldats sont mieux connus sous le nom de « Casques bleus » – grâce entre autres aux efforts cumulés du secrétaire d'État canadien aux Affaires extérieures Lester B. Pearson (futur prix Nobel de la paix en 1957) et du secrétaire général de l'ONU, le Suédois Dag Hammarskjöld. De ce fait un contingent de Casques bleus vient renforcer l'ONUST dans le Sinaï sous le contrôle de la FUNU/UNEF I. Le Canada envoie la N° 115 ATU (*Air Transport Unit*), dont les Dakota et les Otter sont basés à El Arish en Égypte. En 1960, trois Caribou viennent remplacer les Dakota. Ces avions servent à transporter hommes et ravitaillement aux différentes bases de l'ONU dans la zone, notamment Gaza, où se trouve l'état-major de la mission de l'ONU, Beyrouth, Chypre, le Caire et Jérusalem. Les capacités ADAC du Caribou sont très appréciées car elles permettent le ravitaillement par air des avant-postes. Si pendant dix ans, aucun incident majeur n'est à déplorer, les choses changent au printemps 1967, quand la tension grandit rapidement dans la région. Ainsi, le 18 mai 1967, le CC-108 5321, qui vient de décoller d'El Arish pour Gaza avec à son bord le commandant de la FUNU et un officier de liaison égyp-

[3] C/n 113, 115, 166 et 206.

Le CC-108 MK. 1A n° 5321 de la N° 115 *Air Transport Unit* en vol au-dessus de l'Égypte. (Photo RCAF)

L'auteur tient à remercier Larry Milberry pour avoir fourni l'iconographie de cet article.

Les Caribou

Petit lexique pour parler l'onusien

ONUST : Organisme des Nations Unies chargé de la surveillance de la trêve (conflit en Palestine). Créée en juin 1948. Terme anglais UNTSO.

GOMNUIP : Groupe d'observateurs militaires des Nations Unies dans l'Inde et le Pakistan. Terme anglais UNMOGIP. Créée en avril 1948.

FUNU : Force d'urgence des Nations Unies au Sinaï. Créée en novembre 1956. Terme anglais UNEF. Comprend deux périodes, 1956-1967 (FUNU I) et 1973-1979 (FUNU II).

MONUY : Mission d'observation des Nations Unies au Yémen. Terme anglais UNYOM. Créée en juin 1963.

MONUIP : Mission d'observation des Nations Unies pour l'Inde et le Pakistan. Créée en septembre 1965. Terme anglais UNIPOM.

FUNOD : Force des Nations Unies chargée d'observer le dégagement du plateau du Golan. Créée en mai 1974. Terme anglais UNDOF.

tien, est tout à coup intercepté par deux chasseurs israéliens qui passent devant le Caribou. Les Israéliens descendent leur train d'atterrissage et battent des ailes pour lui intimer l'ordre de les suivre, probablement jusqu'à leur base. Comme le pilote canadien ne donne pas suite à cette injonction, les Israéliens se mettent à tirer des coups de semonce, sans pour autant intimider le pilote du Caribou. Étant proche de Gaza, le Caribou pique brusquement vers le sol pour y atterrir; les Israéliens n'insistent pas [4].

Mais les ennuis ne font que commencer et dix jours plus tard, la N° 115 ATU doit évacuer sur Beyrouth. Le 22 mai, le canal de Suez est fermé par les Égyptiens et la Guerre des six jours est déclenchée le 5 juin, obligeant la FUNU à se replier précipitamment. Quinze soldats de la FUNU sont tués au cours du repli. Quant à la FUNU, elle est officiellement dissoute le 17 juin 1967.

Pendant leur présence au Moyen-Orient, les Caribou ont parfois à intervenir dans le cadre d'autres missions de l'ONU, comme celle qui a été mise en place en juin 1963 lors de la crise au Yémen (UNYOM). En effet, en septembre 1962, la guerre civile qui éclate au Yémen se transforme en conflit international avec l'intervention de l'Arabie Saoudite et de l'Égypte qui soutiennent respectivement les monarchistes et les forces républicaines. Un accord est rapidement négocié, mais le roi Hussein de Jordanie demande à l'ONU l'envoi d'observateurs pour garder une zone démilitarisée. L'un des Caribou de la N° 115 ATU fournit une partie du support aérien, mais il faut rapidement créer une unité spécifique : c'est la N° 134 ATU, équipée de deux Caribou et deux Otter, épaulés par 60 membres de la RCAF. L'existence de cette unité est éphémère, car au moment où cette mission s'achève en septembre 1964, la N° 134 ATU a déjà été absorbée par la N° 115 ATU.

Fortement présent au Moyen-Orient, le Caribou canadien l'est aussi en Extrême-Orient où les tensions sont vives entre l'Inde et le Pakistan au cours des années soixante. Deux confrontations armées sont à déplorer en 1965 et 1971 pendant cette décennie. Depuis 1948, suite au conflit entre ces deux pays à propos de l'état de Jammu-et-Cachemire, une mission d'observateurs est envoyée pour superviser le cessez-le-feu, l'UNMOGIP. C'est d'ailleurs l'une des premières missions votée par le Conseil de sécurité. En 1964, la RCAF renforce ses effectifs et un Caribou de la N° 102 KU est détaché le 15 juin. En effet, les relations entre les deux pays se détériorent au point où un renforcement de la mission d'observation est demandé afin de prévenir un conflit. Cependant, en septembre 1965, les escarmouches se transforment en conflit ouvert. Les observateurs sont parfois pris entre deux feux et les méprises surviennent. Ainsi, la RCAF doit déplorer la destruction au sol à Srinagar du CC-108 5324 par un F-86 pakistanais le 7 septembre, sans perte en vies humaines heureusement [5]. Un cessez-le-feu est finalement conclu le 23 septembre, qui implique l'envoi d'une nouvelle mission par l'ONU : la MONUIP, qui doit superviser la suspension d'armes de long de la frontière indo-pakistanaise, à l'exception du Cachemire qui est

[4] Les Canadiens auront moins de chance le 9 août 1974 quand un CC-115 (DHC-5 Buffalo) volant dans le cadre de la FNUOD est abattu par un missile sol-air syrien causant la mort de neuf Canadiens.

[5] La perte de l'avion ne sera pas inutile, car le nez du 5324 sera monté par la suite sur le 5320 qui sera endommagé à l'atterrissage le 27 octobre 1965.

Page opposée et ci-contre :
le DHC-4 n° 5322 à plusieurs moments de sa carrière.

Page opposée, en haut :
à l'atterrissage à Trenton (Ontario) en août 1969. Il ne porte que les marques basiques des FAC.
(Photo L. Milberry)

Page opposée, en bas :
en mission pour l'ONU au-dessus de l'Égypte.
(Photo RCAF)

Ci-contre :
sur la base d'El Arish, en Égypte. On note que les marques de nationalité canadiennes ont totalement disparu.
(Photo D. Lamb)

toujours géré par la première mission d'observation. Le Canada y participe avec la N° 117 ATU, formé à Trenton avec des Caribou et des Otter. Il part s'établir à Rawalpindi puis à Lahore dans l'ouest du Pakistan. Les opérations prennent fin en mars 1966 et la N° 117 ATU est dissoute. Les Caribou ont effectué plus de 800 heures de vol.

La relève se profile

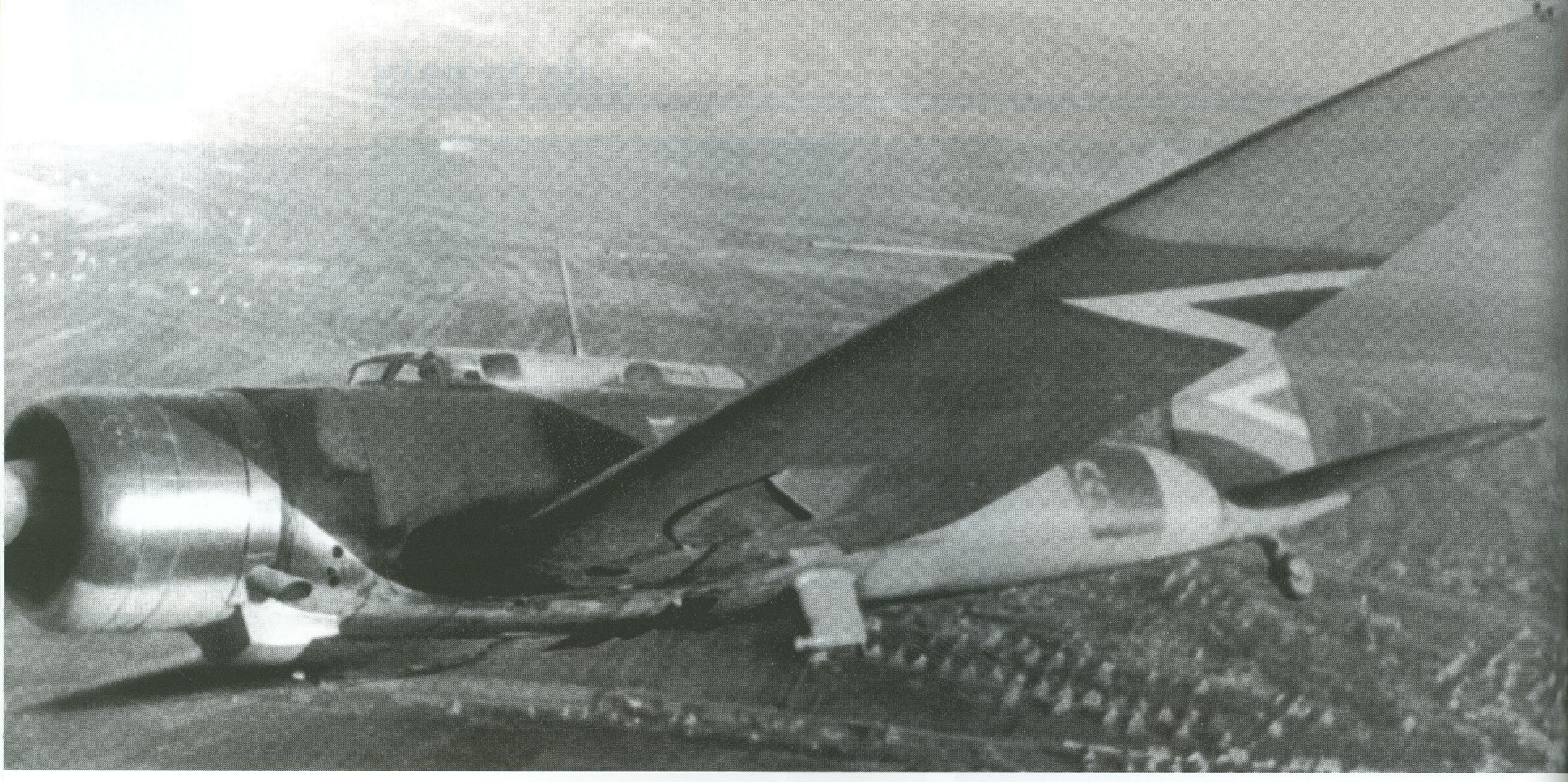
En 1968, si les missions confiées au Caribou ne changent pas, « l'enveloppe » elle, change. Tout d'abord, le 1er février 1968 la RCAF devient la CAF/FAC (Canadian Armed Forces/forces armées canadiennes) et le 8 juillet, la N° 102 KU est transformée en N° 424 (T) *Squadron*. Pendant les trois ans qui suivent, les Caribou, tout en continuant leurs missions au profit de l'ONU vont surtout se faire remarquer lors de leur intervention au Pérou en juin 1970, lorsque ce pays est frappé par un terrible tremblement de terre. Le Canada apporte tout de suite son aide sous la forme de cinq Caribou du N° 424 (T) *Squadron*. Pendant les quatre semaines de leur présence au Pérou, les Caribou réalisent plus de 600 heures de vol, transportant plus de 1 900 personnes et quelque 160 tonnes de fret. Les Péruviens, impressionnés par les performances du Caribou, qui s'est révélé capable d'atterrir dans des endroits très reculés, décident en 1971 d'acheter seize exemplaires du nouveau DHC-5 Buffalo, successeur direct du DHC-4... c'est ce que l'on appelle un retour sur investissement !

Mais la même année, le Canada décide de se séparer de ses Caribou, qui sont remplacés dans ses missions par un autre modèle de DHC, le DHC-6 Twin Otter (CC-138 dans la nomenclature de la CAF/FAC) [6]. Les huit Caribou survivants sont vendus en juin 1971 à la Tanzanie mettant ainsi un terme à onze années passées presque exclusivement à la cause des missions de maintien de la paix ou humanitaires, ce qui est chose peu commune pour un avion militaire.

[6] Un des avions de cette unité aura une courte carrière. Le 13808 est détruit au sol le 5 décembre 1971 par un Hunter de l'aviation indienne lors du dernier conflit entre l'Inde et le Pakistan.

de Haviland-Canada CC-108 Mk. IA (n° 5321)
N° 115 *Air Transport Unit*
El-Arish (Égypte), 1961.

© P-A. Tilley - 2004



LE HEINKEL He 170 EN HONGRIE

Juan Arraez

Dès l'introduction du He 70 au sein de la Luftwaffe (voir AJ-35), les responsables de l'aviation hongroise ont pensé que cet avion pouvait être l'avion de reconnaissance à long rayon d'action dont ils avaient besoin pour remplacer les vieux Fokker C.VE et VM-16 alors en service [1].

En 1935, une équipe d'ingénieurs et des militaires hongrois visitent les usines Heinkel et le He 70 retient toute leur attention. Cependant, ils demandent si le moteur Gnôme-Rhône 14Kfs – un moteur de quatorze cylindres en étoile et refroidis par air fabriqué sous licence par Manfred Weiss à Budapest – peut être monté à la place du moteur d'origine. Heinkel accepte de relever le défi et ne tarde pas à monter ledit moteur sur un He 70F-3. L'avion, appelé He 170V-1, sort bientôt d'usine et porte alors l'immatriculation civile de D-OASA. L'avion, mis à part le nouveau moteur, n'a subi aucune modification majeure. Cependant, les essais en vol montrent que le moteur français, plus large que le moteur allemand, fait craindre une faiblesse du bâti-moteur et pour renforcer la structure, les ingénieurs Heinkel choisissent d'élargir la partie avant du fuselage. Un nouveau prototype est donc construit, qui devient le He-170A-0, immatriculé D-OHEW [2].

Cet avion reste fondamentalement un He 70F-3. L'armement est modifié, la mitrailleuse d'origine étant remplacée par une mitrailleuse hongroise Gebauer 34M de 8 mm. Satisfaits de l'appareil, les Hongrois finissent par passer une commande de 18 exemplaires portant la dénomination officielle d'exportation de He 70K, Manfred Weiss recevant pour sa part une commande de 54 moteurs pour répondre aux besoins de la motorisation des Heinkel. Cependant, la construction des moteurs prend du retard, ce qui oblige les Hongrois à équiper les premiers exemplaires de groupes venus de France via un intermédiaire italien. Les 18 avions sont livrés entre septembre 1937 et février 1938; ils portent l'immatriculation provisoire de HA-HTA à HA-HTS.

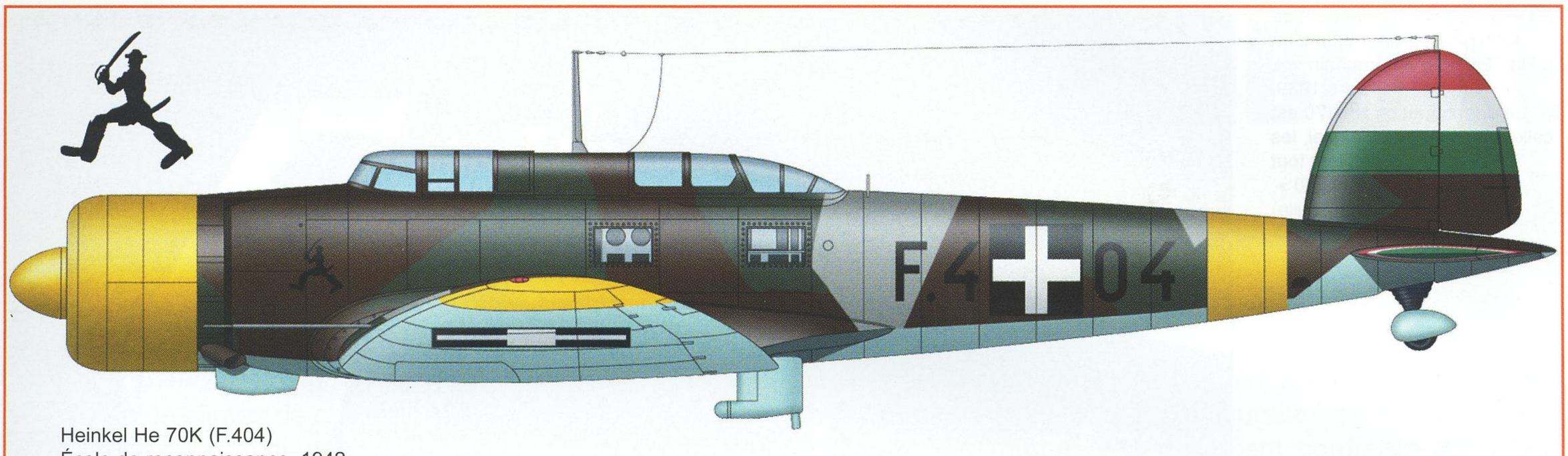
La même année, une unité de combat est mise sur pied, le 1er groupe de reconnaissance à long rayon d'action et à basse altitude. Elle est placée sous les ordres du commandant Edgar Keksz. Ce groupe comprend deux escadrilles de neuf avions chacune. La première est baptisée « Daru », avec à sa tête le capitaine Lazlo Bibithy-Horvath et la deuxième est baptisée « Golya », avec à sa tête le capitaine Pal Szabados [3].

Le 23 août 1938, la Hongrie signe un accord avec la « Petite entente » qui lui permet de moderniser sa force aérienne. Ce n'est qu'à partir de ce moment que les He 170 sont autorisés à recevoir les marques de nationalité hongroises, ainsi que leurs véritables matricules militaires, F.401 à F.418, la lettre F signifiant *Felderitö*, ou reconnaissance.

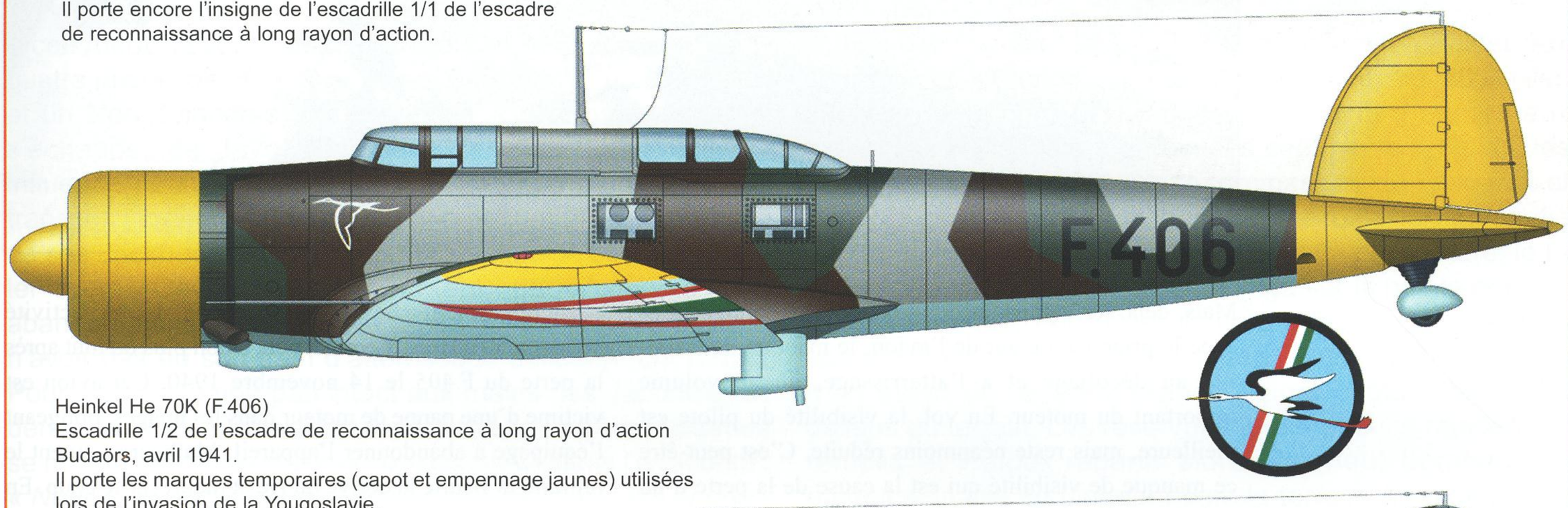
Cette photo du F.406 prise en 1941 montre bien les lignes élancées de l'appareil. Il à signaler que chaque He 70K avait son propre patron de camouflage. (Laszlo Javor, via Ruy Aballe)

[1] Le VM-16 est un développement local du Fokker C.VE [NDLR].
[2] D'après d'autres sources, le V1 serait le D-OASA et le V2 le D-OHEW. Mais les dernières découvertes semblent dire que le V-2 n'aurait en fait jamais existé.
[3] Ce groupe dispose aussi d'une troisième escadrille de Ju 86K mise à la disposition des service secrets hongrois.

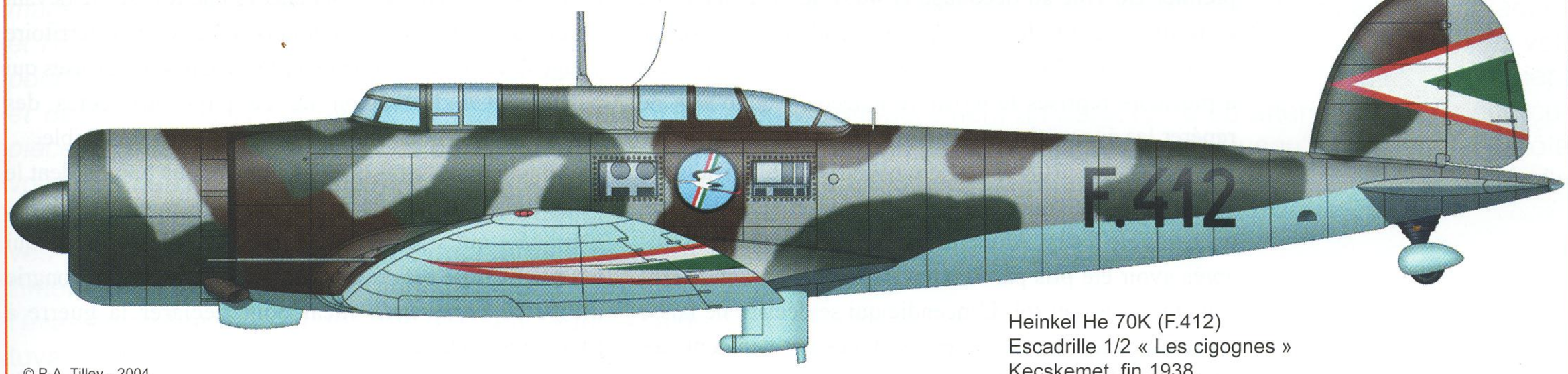
Heinkel He 170



Heinkel He 70K (F.404)
École de reconnaissance, 1942.
Il porte encore l'insigne de l'escadrille 1/1 de l'escadre de reconnaissance à long rayon d'action.

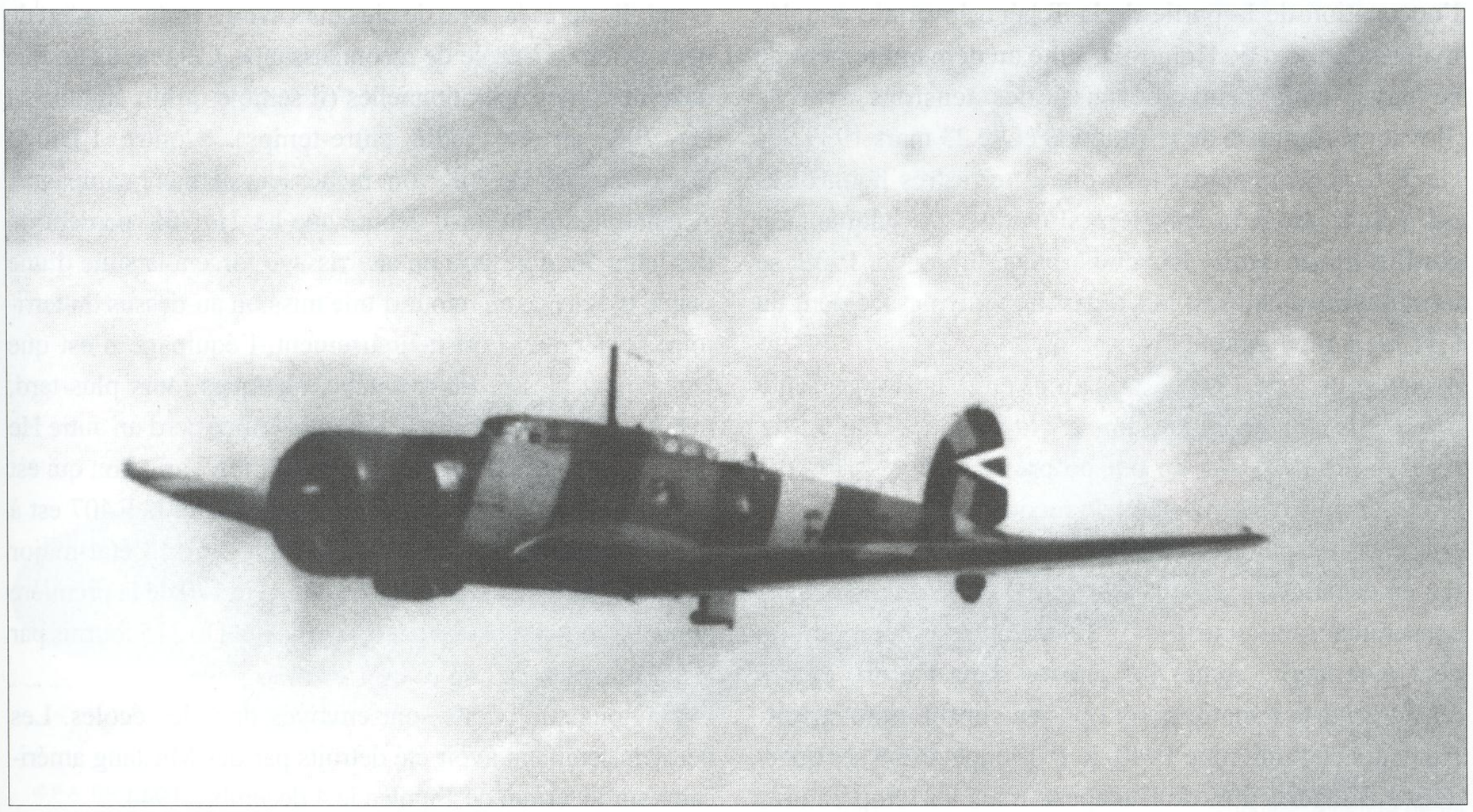


Heinkel He 70K (F.406)
Escadrille 1/2 de l'escadre de reconnaissance à long rayon d'action
Budaörs, avril 1941.
Il porte les marques temporaires (capot et empennage jaunes) utilisées lors de l'invasion de la Yougoslavie.



Heinkel He 70K (F.412)
Escadrille 1/2 « Les cigognes »
Kecskemet, fin 1938.

© P-A. Tilley - 2004



Autre avion (ici, le F.405), autre camouflage. Les couleurs semblent être vert foncé, marron et gris foncé.
(George Punka)

Heinkel He 170

Les mécaniciens viennent de terminer la préparation d'un He 70K pour un prochain vol, vers 1939.
La dénomination He 170 est celle employée par Heinkel, les Hongrois l'appelaient tout simplement « He 70 ».
(Laszo Javor via Ruy Aballe)

Mais, déjà, les équipages hongrois ont fait connaissance avec le principal défaut de l'avion, le manque de visibilité au décollage et à l'atterrissage, dû au volume important du moteur. En vol, la visibilité du pilote est meilleure, mais reste néanmoins réduite. C'est peut-être ce manque de visibilité qui est la cause de la perte d'un premier He 70K au décollage (F.409), le 16 mars 1938, causant la mort de l'équipage. Pendant la crise de Münich, les He 70K sont mis en état d'alerte et survolent à plusieurs reprises le territoire tchécoslovaque afin de repérer les éventuels mouvements de troupes. À la fin de 1938, les He 70K sont envoyés sur le terrain de Kecskemet. Au cours de cette période, un autre Heinkel est perdu, le F.414. Alors qu'il tente un atterrissage forcé après avoir été pris par le mauvais temps, l'avion décroche et s'écrase au sol. L'incendie qui se déclare ne laisse aucune chance à son équipage. Après cet accident, les équipages hongrois donnent le surnom de « cercueil volant » au He 70K. Les Heinkel participent ensuite à l'occupation de la partie de la Tchécoslovaquie peuplée majoritairement de Hongrois, suite au démembrement de ce pays; mais cela créé aussi des tensions avec la Slovaquie, inquiète de la situation et, le 23 mars 1939, les He 70K accompagnent les troupes terrestres hongroises qui franchissent la frontière slovaque, provoquant un conflit limité entre les deux pays. L'année 1939 se termine sans histoires, mis à part la perte par accident du F.413 le 6 novembre.

Au cours de l'été 1940, les relations entre la Hongrie et la Roumanie se tendent une fois encore à cause d'un différend frontalier. Dans un but de prévention, les He 70K réalisent plusieurs missions de reconnaissance au-dessus du territoire roumain. Le He 70K reçoit son baptême du feu en échangeant des tirs avec un He 111 roumain, sans conséquences ni pour l'un ni pour l'autre. L'intervention de l'Allemagne remet les choses dans l'ordre et ces tensions ne se transformeront pas en conflit armé ouvert.

Au cours de l'automne 1940, le 1er groupe prend ses quartiers à Budaörs, près de Budapest, mais les températures particulièrement basses empêchent toute activité aérienne. Les He 70K volent peu, sinon plus du tout après la perte du F.405 le 14 novembre 1940. Cet avion est victime d'une panne de moteur dans les nuages, obligeant l'équipage à abandonner l'appareil. Malheureusement le mitrailleur heurte la dérive du He et meurt sur le coup. En avril 1941, les Heinkel sont encore une fois sur le devant de la scène et sont les premiers à survoler le territoire yougoslave pour accompagner les troupes hongroises qui participent à l'invasion de ce pays aux côtés des Allemands. La résistance rencontrée y sera très faible.

Le 26 juin 1941, trois bimoteurs inconnus bombardent le village de Kassa causant la mort de quelques civils. L'enquête qui suit démontre que l'une des bombes qui n'a pas explosé est de fabrication soviétique. La Hongrie utilise ce *casus belli* idéal pour déclarer la guerre à l'Union Soviétique.

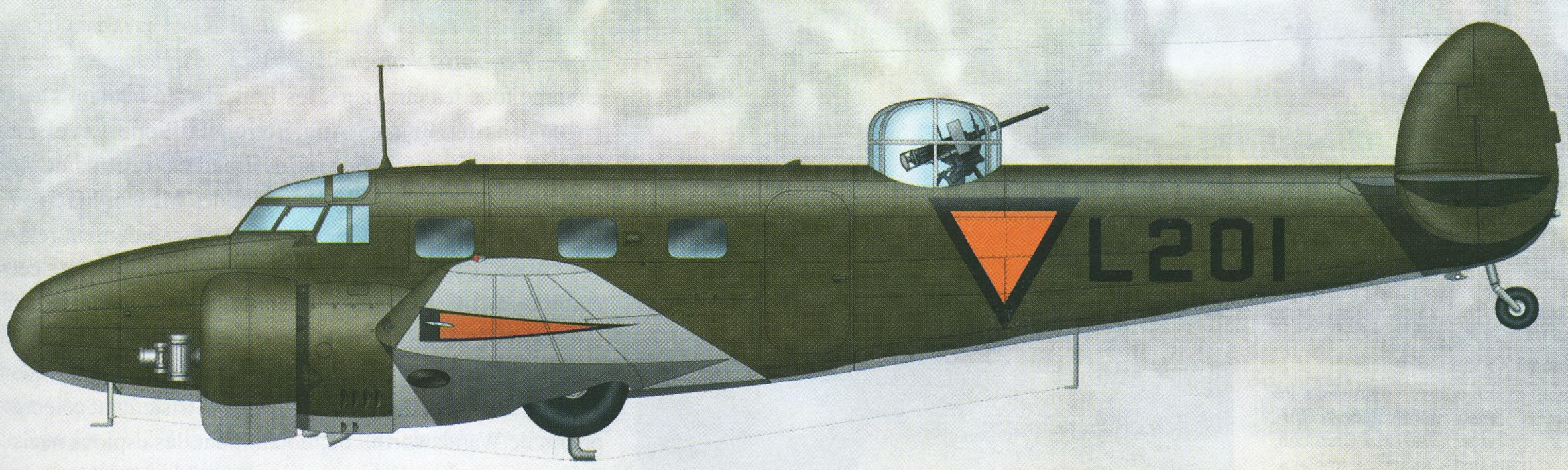
De nouveau, les He 70K sont mis en état d'alerte, mais ils sont désormais regroupés au sein d'une même et unique escadrille après la perte de plusieurs avions et du transfert de deux avions à l'école de reconnaissance. Cela ne laisse que onze machines opérationnelles (il semble qu'un cinquième He 70K ait été radié entre-temps). Contre l'Union Soviétique, les He 70K vont mener leur dernière campagne. À peine le conflit a-t-il débuté que les He 70K perdent un des leurs qui doit faire un atterrissage forcé à la suite d'une panne d'essence au retour d'une mission au-dessus du territoire soviétique. Fort heureusement, l'équipage n'est que légèrement blessé. En revanche, quelques jours plus tard, début juillet, l'escadrille de reconnaissance perd un autre He 70K, le F.401, piloté par le sergent Marton Varhalmi, qui est abattu par trois chasseurs soviétiques. Quand le F.407 est à son tour perdu quelques jours plus tard, l'état-major hongrois décide de retirer les derniers He 170 de la première ligne. Ils sont remplacés par les He 111 et Do 215 fournis par les Allemands.

Les avions survivants sont envoyés dans les écoles. Les derniers semblent avoir été détruits par des Mustang américains sur le terrain de Tapolca le 4 décembre 1944.

ALLER SIMPLE VERS LA LIBERTÉ

Java, mars 1942.
Un groupe de pilotes de chasse parvint à éviter la capture et à s'échapper de manière un peu particulière. Un pilote de Brewster, le sous-lieutenant Frits Pelder du 2-VI-G-V récemment dissous, qui avait été blessé à Singapour, et quatre pilotes de Hurricane (deux Australiens, un Canadien et un Néo-Zélandais) n'avaient qu'un seul but commun : s'échapper de Java. Pelder fut capable d'user de son influence pour convaincre le commandant d'une unité de transport hollandaise de les autoriser à remettre en état l'un de ses Lockheed L-212 indisponibles dans le but de s'envoler vers Ceylan. En cherchant parmi les avions abandonnés, ils trouvèrent le L-201 qui était le seul avion à n'avoir pas eu son train d'atterrissage délibérément rentré. Pour qu'il ne tombe pas intact aux mains des Japonais, sa dérive avait été défoncée par un tracteur. Les cinq hommes se mirent à la tâche comme l'un des Australiens l'a raconté : « *Nous avons trouvé trois Lockheed qui avaient été endommagés par les Hollandais. L'un avait sa dérive qui manquait et l'autre son nez. Nous avons pris la dérive du deuxième pour la monter sur le premier à l'aide de morceaux de tissu et de bambous. Nous avons terminé en récupérant des pièces sur le troisième avion et avons siphonné les réservoirs des deux autres machines* ».
Des réservoirs de quarante gallons d'essence furent prélevés sur un avion de chasse hors service et installés à l'intérieur de la cabine de pilotage. En outre, les candidats à l'évasion embarquèrent des fûts d'essence qui, à l'aide d'un tuyau en caoutchouc et d'une pompe à main, permettraient d'alimenter les réservoirs d'ailes en vol. Avec en plus des mitrailleuses installées dans la tourelle dorsale et dans le nez, les cinq hommes se sentaient confiants dans leur bonne étoile.
À 09h00 le 9 mars 1942, le L-201 décolla avec Pelder aux commandes et mit le cap sur Medan, situé à 1 200 miles dans la partie nord de Sumatra, censée être encore aux mains des Hollandais. Pendant les sept heures de vol, les cinq pilotes se relayèrent aux commandes de l'appareil et atterrirent sans encombre. Le lendemain, l'avion fut vérifié et préparé pour l'étape suivante. Au matin du 11 mars, le L-201 redécolla de Medan pour Lho'nga sur la pointe nord de Sumatra, dernier endroit ou ils purent faire les pleins. Dès leur arrivée, l'avion fut mis à couvert pour le cacher à la vue d'un avion de reconnaissance japonais qui orbitait au-dessus du terrain. Les réservoirs furent ensuite rapidement remplis et Pelder repartit alors que neuf bombardiers étaient signalés se dirigeant vers le terrain. Au moment où le Lockheed vira vers la mer, deux bombardiers l'attaquèrent mais sans succès. Au bout de huit heures de vol, Ceylan était en vue. Depuis un bon moment, ils cherchaient désespérément un aérodrome où atterrir quand ils aperçurent un Hurricane. Ils le suivirent jusqu'à Ratmalana, à côté de Colombo, où ils se posèrent enfin. Ils avaient eu en fin de compte beaucoup de chance.

Buffaloes over Singapore – B.Cull, P.Sortauhaug & M.Haselden – Grub Street, 2003



© P-A. Tilley - 2004

L'avion est représenté ici dans sa configuration d'origine, avant le début des hostilités.

PHILIPPE LIVRY-LEVEL
UN HÉROS LÉGENDAIRE

(Jean Oberlé)

Parmi les 1 038 compagnons du général De Gaulle, Philippe Livry-Level tient une place à part. Ce navigateur hors pair aux 4 000 heures de vol est l'aviateur français le plus décoré de la guerre.

Philippe Bauduin

Né à Paris le 16 juin 1898, retenez bien cette date, Philippe Level s'engage à 17 ans en 1915. Il est affecté à l'École militaire d'artillerie de Fontainebleau d'où il sort aspirant le 12 avril 1917. Il est immédiatement affecté au 61e régiment d'artillerie où il se porte volontaire pour être observateur avec les fantassins de première ligne afin d'informer ses compagnons artilleurs sur les objectifs ennemis. Nommé sous-lieutenant le 14 février 1918, il est blessé la même année. À l'armistice il est titulaire de la Croix de Guerre avec 3 citations.

Philippe Livry-Level, ci-contre dans son uniforme de la RAF, page opposée, aux Caraïbes, dans une « tenue informelle », comme disent nos amis anglais. (Photo J. Manson)

De la ligne Maginot à Londres

Rendu à la vie civile, il sauve un homme de la noyade en mer, lors d'une tempête en août 1919 à Saint-Pierre-en-Port (76). Pour cet acte de courage, il reçoit la médaille de Sauvetage.

Philippe et son épouse auront six enfants. Ils résident à Paris, rue de Prony et au château d'Audrieu (14). Cadre chez Péchiney, il est décoré de la Légion d'Honneur en 1932. Il apprend à voler et passe un brevet de pilote civil.

En 1939, alors qu'il en est pourtant dispensé, il demande à rejoindre son régiment d'artillerie avec le grade de lieutenant de réserve. Il est affecté à la défense de la ligne Maginot où il est blessé. Démobilisé, il exécute des missions de renseignement pour la Résistance et effectue de nombreux voyages entre les deux zones. En décembre 1940, il est au Portugal sous le nom d'Adolphe Lenoir, muni d'un passeport de Vichy. Ayant obtenu un visa il se rend à nouveau au Portugal et franchit la frontière espagnole le 31 mars 1941. L'évasion se profile. Après deux semaines d'attente il embarque sur un DC 3 de la KLM et se retrouve le 26 avril en Angleterre. Laissant derrière lui sa grande famille en Normandie, il rejoint le général De Gaulle.

Royal Patriotic School

Comme tous les étrangers, les français qui veulent s'engager dans les FFL en Angleterre, Philippe Level est envoyé à la *Patriotic School* de Londres, organisme de renseignement centralisé dépendant des MI 9 et MI 5, où il est interrogé. Il y est bien traité et est rapidement relâché avec des excuses. Philippe Level décrit cet établissement sinistre comme une prison. L'environnement s'y prête. En effet, en face des *Royal Victoria Patriotic Schools*, vaste construction en brique de style gothique victorien, se trouve la tristement célèbre prison de Wandsworth, où, notamment, les espions nazis de toutes nationalités, après avoir été dévoilés à la *Patriotic School*, sont pendus.

..-LEVEL

L'engagement dans l'aviation

Philippe Level, alias Lenoir, tente alors de s'engager dans les FAFL, sans succès hélas. La limite d'âge est de 35 ans, il en a 42 ! Il intervient auprès d'Anthony Eden qui lui propose de retourner en France pour y mener une mission de renseignement importante. Il refuse et va se plaindre directement à l'état-major de De Gaulle où un poste lui est proposé. Il ne se voit pas faire la guerre dans un fauteuil et refuse. Philippe Level se rajeunit et change d'identité : il devient Philippe Livry, du nom d'un petit village près d'Audrieu, né en 1912 – il a donc 29 ans et tous les espoirs lui sont permis. Il se présente alors au recrutement dans la RAF à Euston Station. Le médecin qui l'examine donne son accord. « Livry » a toujours pensé que le médecin a dû imaginer que cet homme-là avait certainement mené une vie débridée à Paris pour paraître si âgé !

Notre jeune homme, supposé avoir 29 ans, est incorporé le 13 septembre 1941 comme élève observateur à l'*Air Observer Navigation School* de la RAF à Stanbridge. Après une longue formation durant laquelle rien ne lui est épargné, sauf le maniement du fusil, il obtient, sous le matricule n° 30748, le brevet d'observateur militaire en avion, signé du colonel Valin le 4 avril 1942. Ses camarades partent tous en Afrique pour rejoindre le groupe *Lorraine*, mais lui reste seul à Stanbridge. Il en manifeste un grand mécontentement.

Avec le *Coastal Command*

Il est, non sans une certaine amertume, affecté au N° 280 *Squadron* du *Coastal Command*, spécialisé dans le sauvetage en mer avec lequel il effectue quelques sorties. Enfin il vole en opération. Il est l'un des 25 aviateurs français affectés au *Coastal Command*.

Le 14 mai 1942, il rejoint le N° 53 *Squadron* à North Coates, Lincolnshire. Le 26 mai, lors d'une patrouille sur l'Atlantique, un sous-marin est détecté au radar ASV (*Air to Sea Vessel*) qui a une portée de 50 km. Il s'agit d'une des premières missions de Hudson avec ce type de radar. Le *U-Boot* est grenadé, il plonge et laisse apparaître un nappe d'huile : feinte ou dégâts, nul ne le saura jamais. Au *debriefing* la destruction ne sera pas reconnue, au motif qu'aucun cadavre n'a été remarqué.

Le 5 juillet 1942, à la demande des États-Unis dont l'expertise en matière de lutte anti-sous-marine est très limitée, 20 Hudson du N° 53 *Squadron*, peints en blanc, se préparent à

Philippe Livry-Level

Un Hudson Mk. III du N° 53 *Squadron* en vol dans la région de St. Evald, début 1942. (Collection A. Thomas)

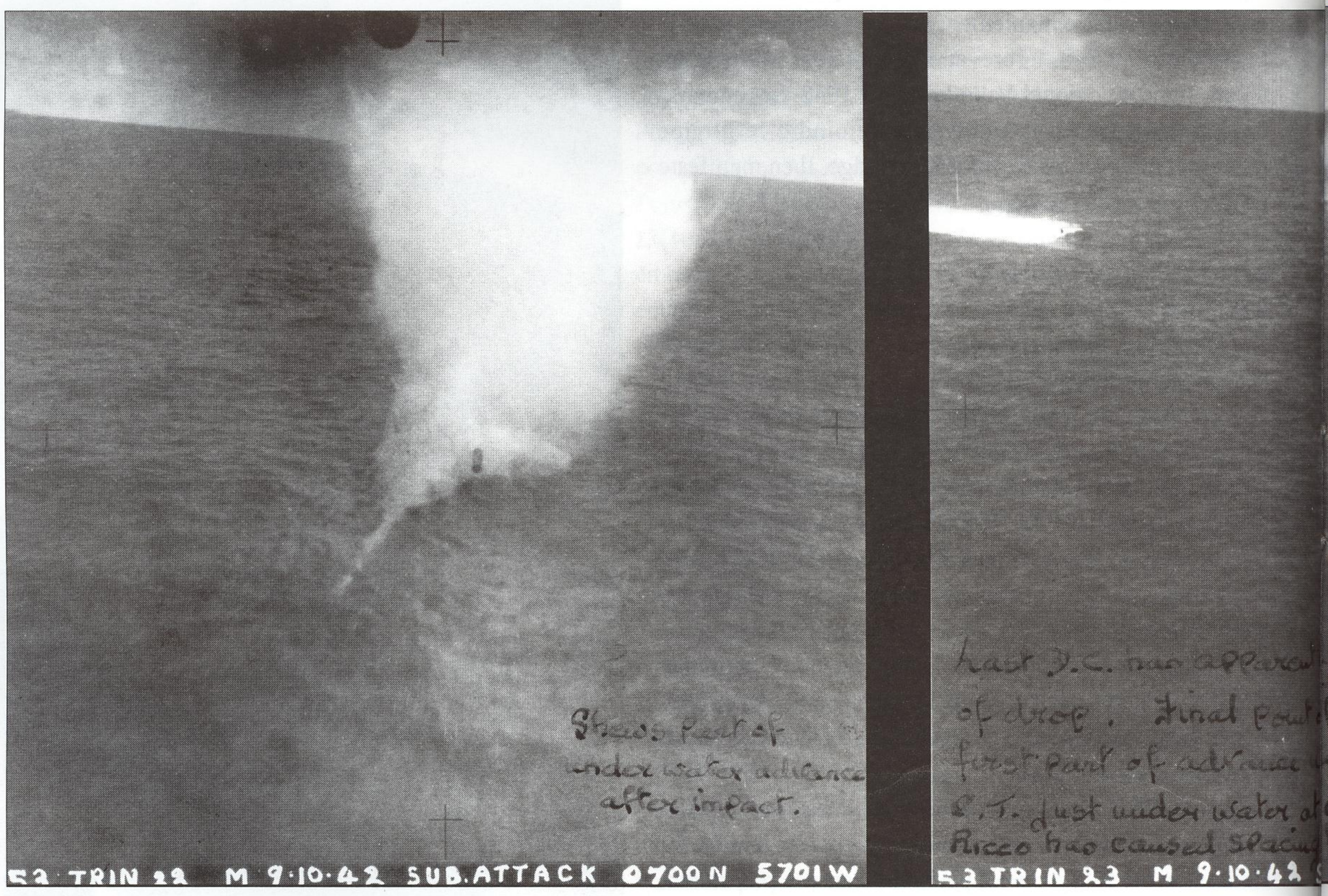
quitter St. Eval pour rejoindre la côte Est des USA pour y faire la chasse aux sous-marins qui coulent les navires transportant la bauxite vers les fonderies américaines. Sans bauxite, pas d'aluminium et sans aluminium pas d'avions. La route de la bauxite doit donc être sécurisée.

À cette époque, les USA ne possèdent que 18 bombardiers, 18 chasseurs et quelques hydravions pour protéger la côte Est. De plus, ils ne connaissent rien à la chasse au radar ASV. En comparaison, la Grande-Bretagne dispose alors d'une flotte de plus de 800 appareils pour assurer sa protection maritime.

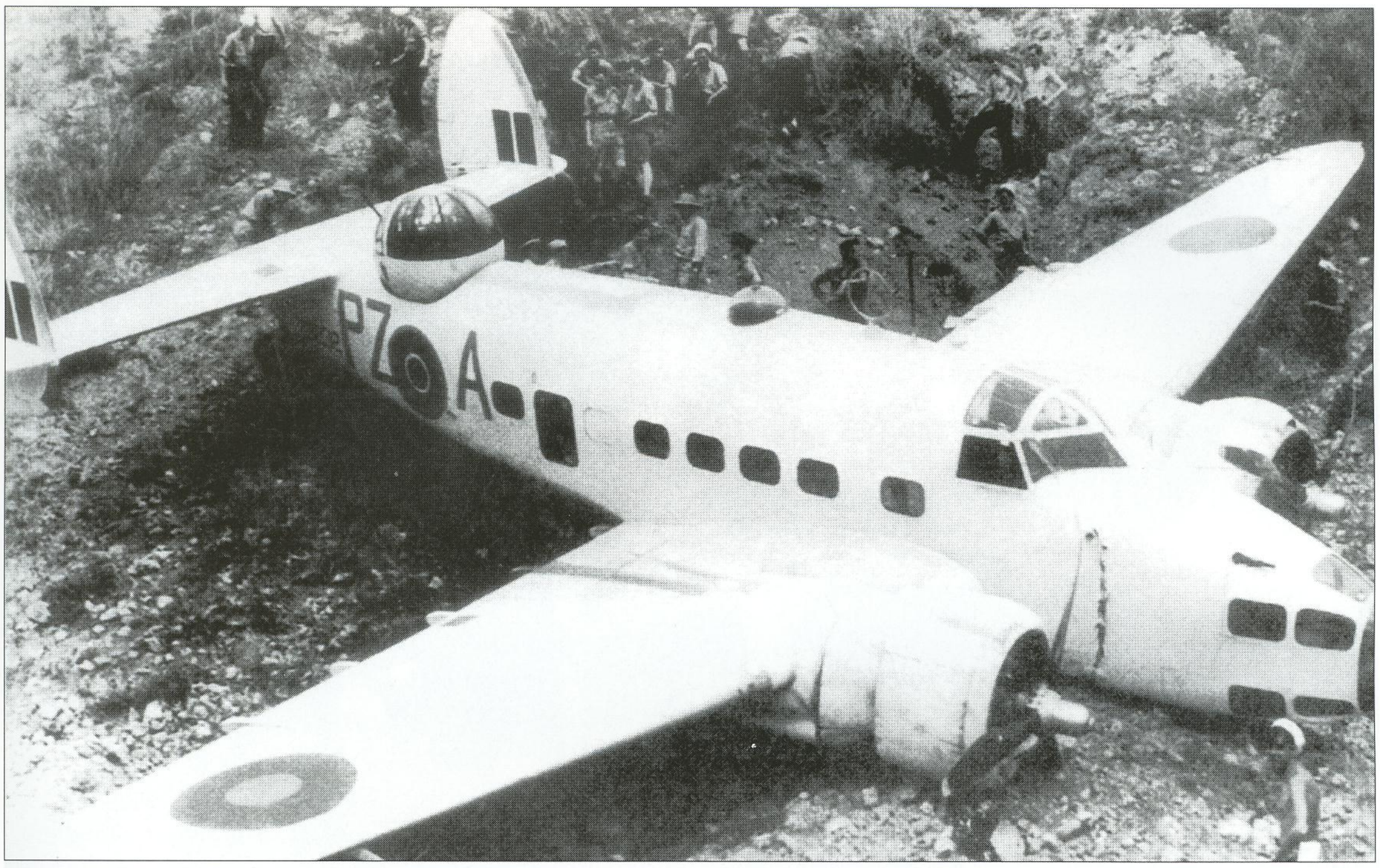
Les premiers Hudson quittent donc Prestwick le 5 juillet 1942 et, via l'Islande, le Groenland, le Labrador, Montréal, ils arrivent enfin au nord de New York sur la base aéronavale de Quonset Point. Après quelques jours de repos, le N° 53 *Squadron* s'envole vers Miami et Trinidad, où il atterrit le 5 août. La première patrouille a lieu le 10 août depuis Guantanamo jusqu'au Vénézuéla. C'est ensuite la routine. L'appareil de Philippe Livry, attaque trois sous-marins. Lors de la sortie du 4 novembre, Philippe Livry, observateur à bord du FH356/U, attaque le sous-marin U-160. Il est déclaré coulé par la presse américaine du 5 novembre. En fait, il n'est qu'endommagé, mais la route de la bauxite est sécurisée. Les États-Unis s'étant dotés d'avions spécifiques, le N° 53 *Squadron* rentre à Davidstow Moor le 31 décembre 1942. Ce *Squadron* sera le seul à avoir été placé sous commandement américain.

The Most Secret Squadron

Après avoir rejoint le N° 280 *Squadron*, Philippe Livry engage des entretiens avec la RAF pour être affecté au N° 161 *Squadron* qui travaille uniquement pour le SOE.



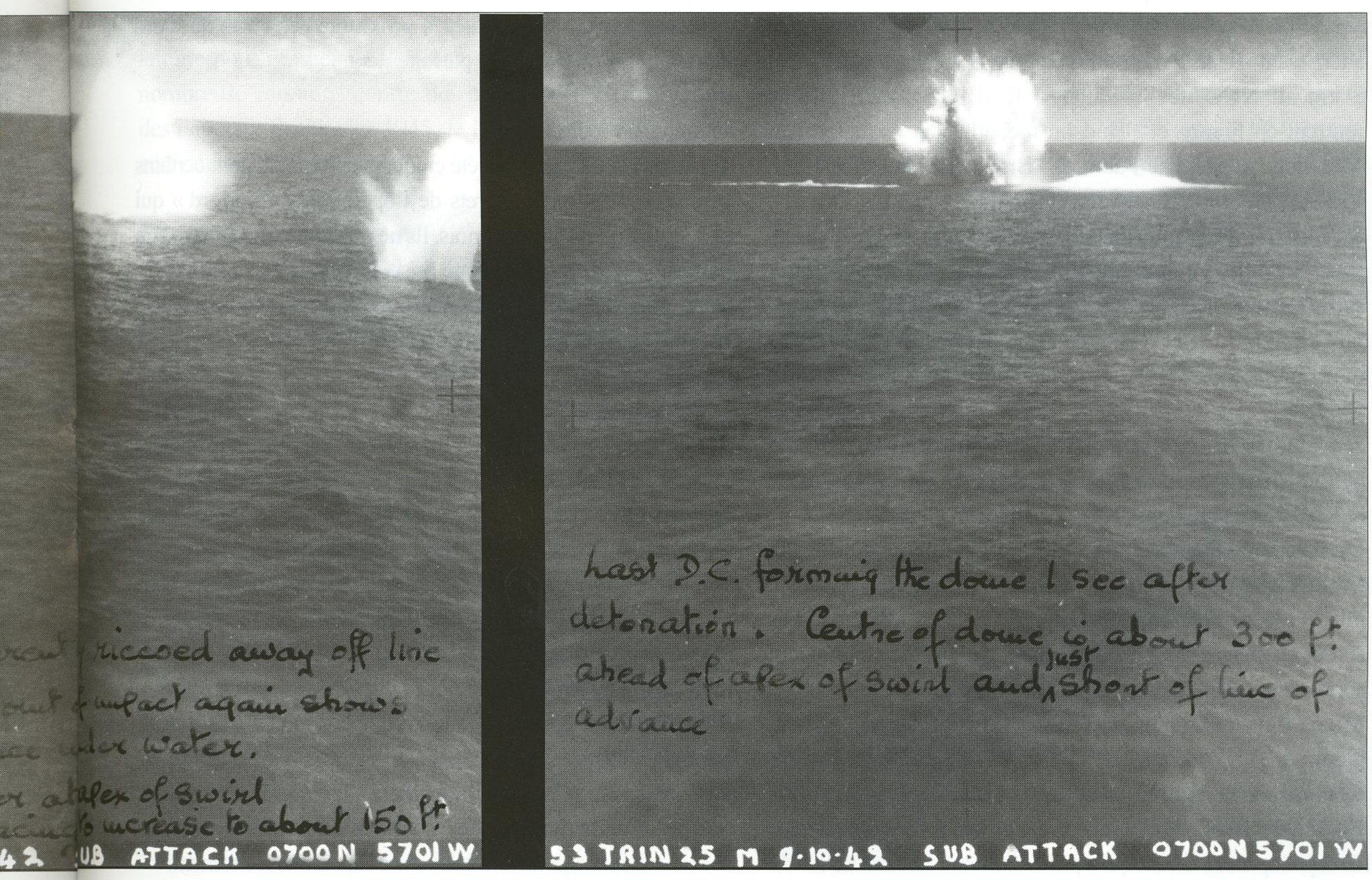
Le grenadage, visiblement infructueux, d'un *U-Boot* par un Hudson du N° 53 *Squadron*, le 9 octobre 1942 au large de la Guyane. (Imperial War Museum)



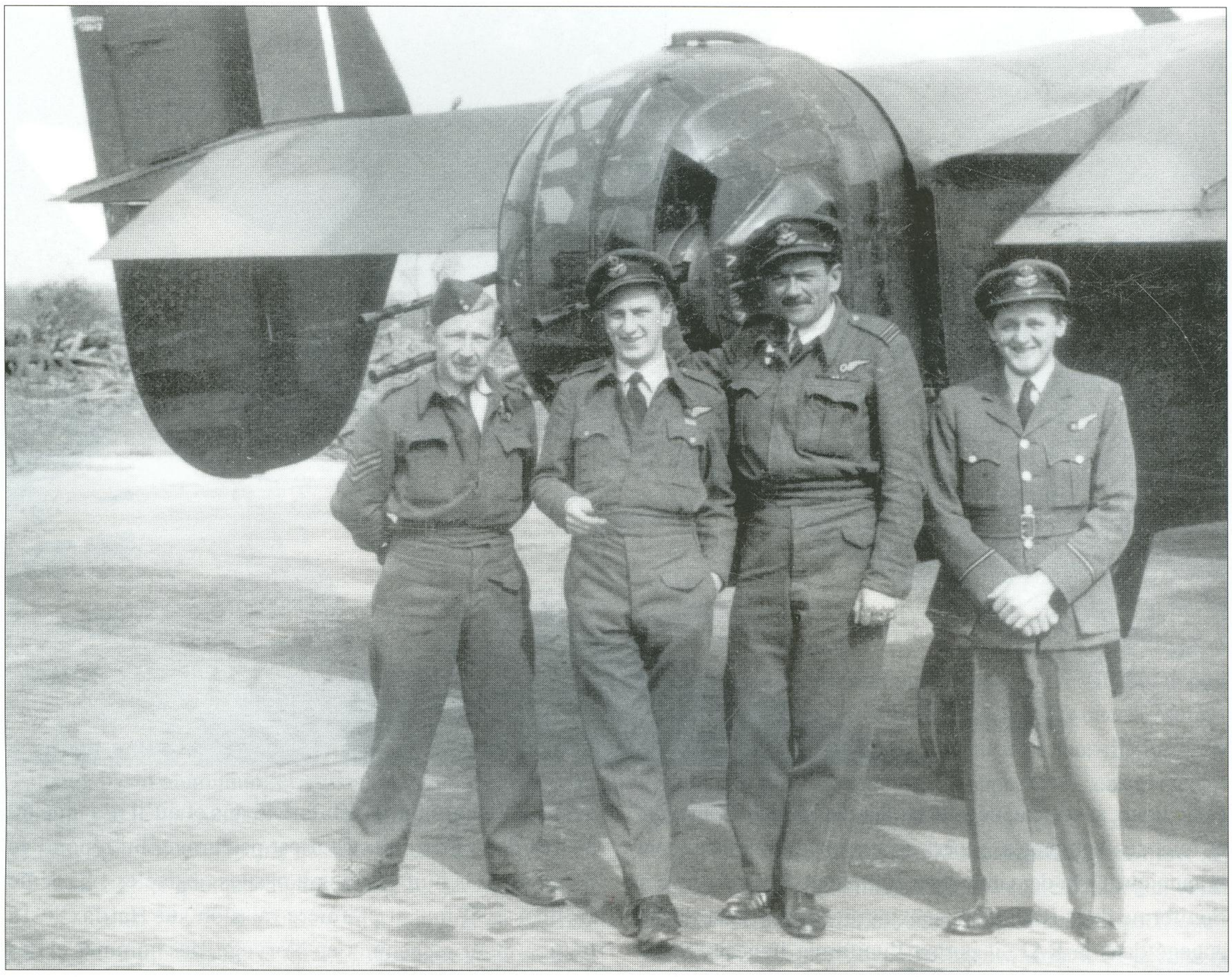
Le « crash » d'un Hudson Mk. III du N° 53 *Squadron* à Trinidad, en 1942.
On note que l'hélice droite a découpé la carlingue.
(Photo J. Manson)

Cette unité, si secrète, dépend en fait du *Bomber Command* et tous ses équipages, à part un équipage polonais, sont britanniques. On demande donc à Philippe Livry de revêtir l'uniforme de la RAF alors que, jusque là, bien que s'étant engagé dans la RAF, il portait l'uniforme français. Il fait remarquer cependant que ce n'est pas le blouson gris-bleu qui masquera son détestable accent.

Le 2 février 1943 il arrive à Tempford pour rejoindre le N° 161 *Squadron* commandé par le *Wing Commander* P.C. Pickard. Le 161 comprend alors des Lysander sous l'autorité de Hugh Verity, des Whitley, des Hudson – dont celui du roi – des Halifax et des Wellington. Livry avoue à Pickard qu'il a en fait 43 ans et qu'il n'a que 60 heures de vol de nuit. Ce n'est pas grave, lui répond ce dernier, car la nuit on ne voit pas les obstacles ! Expédié en Écosse, il fait sa première mission sur Halifax le 15 février, pour parachuter en Norvège, des hommes et des approvisionnements sur des triangles éclairés seulement par trois torches à chaque sommet et simulant un « L ». Il se perfectionne en Écosse lors de nombreux vols d'entraînement de nuit. Puis il opère pour la première fois sur la France, le 27 février entre 02h30 et 04h00. Il doit parachuter douze containers destinés à la Résistance à Josselin. La mission s'achève sur un échec, la météo



Philippe Livry-Level



mauvaise et la *flak* très active ne permettent pas d'atteindre la précision exigée. Après quelques vols en Halifax aussi bien sur la France que sur la Norvège, il prend part aux opérations du SOE pour infiltrer et exfiltrer des agents sur la France à bord de Hudson.

Durant la nuit du 24 au 25 juillet 1943, le *Squadron Leader* Hugh Verity embarque comme observateur un nouveau *Squadron Leader* : Philippe Livry, qui fête sa promotion en atterrissant sur le terrain « Figue » au SSO d'Ambérieu et à 3 km au NNO de St.-Valbas : E. d'Astier et J.P. Levy rentrent en France et l'Hudson reconduit en Angleterre C. Menthon, A. Deglise-Fabre, G. Brault, M. Roschbach, G. Libert, V. Beaufre, R.Caillaux et Brethier.

La mission de la nuit du 16 au 17 octobre 1943, toujours avec H. Verity comme pilote, permet à Livry de rencontrer sur le terrain « Aigle », à 9 km au NNE de Mâcon, le général de Lattre de Tassigny qui, après six tentatives malheureuses, s'évade enfin de France pour rejoindre De Gaulle.

Il y a ainsi de nombreuses missions secrètes du 161 qui permettent à P. Livry de se lier d'amitié avec l'un des as de la RAF, le *Group Captain* P.C. Pickard.

L'année 1943 qui s'achève au 161 voit affluer de nombreux témoignages de reconnaissance envers Philippe Livry. Le 20 juin, il est fait officier de la Légion d'Honneur. Trois palmes seront ajoutées à sa Croix de Guerre. La DFC britannique lui sera attribuée le 22 octobre pour ses missions sur Hudson. Moins d'un mois plus tard, le 12 novembre 1943, il sera ajouté une « Bar » à sa DFC. Enfin, De Gaulle en fera un Compagnon de la Libération le 10 décembre.

En janvier 1944 , Philippe Livry rejoint, à sa demande, le *Group Captain* Pickard qui a pris le commandement du N° 21 *Squadron* à Sculthorpe. C'en est fini des grands espaces maritimes et des missions secrètes. Livry, que ses amis disent colonel, va pouvoir enfin régler directement ses comptes grâce à cette machine extraordinaire qu'est le Mosquito. Aucune des cibles ne lui échappe : usines, aérodromes, rampes de lancement de V-1... C'est précisément contre les rampes de V-1 qu'il exerce ses talents d'observateur lors de raids très courts : 15 minutes, à proximité des côtes du Nord de la France, qu'il connaît parfaitement.

Opération « Jericho »

À Amiens la *Gestapo* a arrêté cinquante résistants dont certains connaissent les plans secrets de l'opération « Overlord » qui doit se dérouler dans trois mois. Ils ne doivent parler sous aucun prétexte. La décision est donc prise de détruire les murs d'enceinte afin de permettre leur évasion. Cette opération périlleuse est mise au point par Pickard. Le 18 février 1944, 19 Mosquito, soit 6 du N° 464 *Squadron* de la RAAF, 6 du N° 487 de la RNZAF, 6 du N° 21, en réserve, et 1 Mosquito de reconnaissance d'une PRU décollent par vagues. Ils volent à très basse altitude : 60 pieds en suivant le relief afin de ne pas être détectés. Ils attaquent à 12h 03. À 12h10, le raid est terminé et le N° 21 *Squadron* n'est pas sollicité car la mission est un parfait succès. Pickard, qui refait une dernière passe pour s'en assurer, est attaqué par deux Fw 190 et est abattu. L'attaque a fait 102 tués et 74 blessés. En tout, 258 détenus se sont évadés : 179 détenus de droit commun, 29 prisonniers politiques et les 50 résistants.

Il faut toutefois noter que, selon d'autres sources, le but de la mission n'était pas de faire évader les résistants, mais de les liquider, ce qui constituait la manière la plus efficace pour les empêcher de parler. En effet, une évasion n'était pas le plus sûr moyen, puisqu'ils pouvaient être repris à tout moment.

Le *Flight Lieutenant* Philippe Livry-Level, deuxième en partant de la droite, avec une partie de son équipage au N° 161 *Squadron*.
(Photo famille Livry-Level)

Missions sur mesure

Plus tard, Livry participe à des opérations de même nature, mais de nuit et toujours en rase-mottes ce qui est très périlleux.

Mais nous ne sommes pas au bout de nos surprises. Philippe Livry demande à la RAF d'organiser pour lui-même des « *raids open* » à deux appareils pour opérer sur la France à sa guise. Ceci n'est absolument pas dans les habitudes de la RAF qui refuse. Mais il a des comptes à régler avec l'occupant, il revient à la charge et, aussi incroyable que cela paraisse, il obtient l'accord de la RAF. Le voilà en quelque sorte « corsaire sur Mosquito ». Toujours avec Buck Taylor, il part à l'assaut de l'aérodrome de Gaël à l'ouest de Rennes. Tout se passe en un éclair à 450 km/h. C'était notamment à Gaël qu'il avait été attaqué lors du parachutage qui avait échoué sur Josselin.

Après de nombreuses attaques contre l'ennemi, arrive enfin le jour tant attendu. Le 6 juin il effectue des missions sur sa Normandie, survolant au passage Ver-sur-Mer et son radiophare si particulier, bien connu de tous les navigateurs. Livry demande l'autorisation de se poser sur l'un des vingt aérodromes provisoires de Normandie. Les pistes sont trop courtes, lui répond-on. (n'empêche que le 15 juin le B-17 « Boops » d'Eisenhower atterrira sur les 1 200 mètres en terre battue de Ste-Croix-sur-Mer !). Il part donc en LST de Gravesend au nord de l'embouchure de la Tamise. Il lui faut deux jours de traversée pour arriver à Graye. Une Jeep le conduit vers Audrieu. Passant par Colombiers, on lui indique que sa famille est réfugiée à St-Gabriel où il se rend immédiatement. Alors qu'il entreprend de sauver son mobilier et de réhabiliter sa demeure, il apprend que l'une de ses filles, Monique, qui opére pour les services secrets britanniques, vient d'être arrêtée et déportée. Dans le même temps, la RAF, compte tenu des soucis qu'il connaît en Normandie, lui recommande de rester en France. Pour Philippe Livry, cette décision est inacceptable et après cinq mois de démarches, il rejoint enfin son *Squadron* et reprend la lutte pour frapper l'Allemagne au cœur. Il participe à de nombreuse missions contre des rampes de V1, des trains, des dépôts... En janvier 1945, le N° 21 *Squadron* s'installe en France, à Rosières.

Mosquito contre *Gestapo*

Le 21 mars 1945, Philippe Livry, observateur dans le Mosquito de reconnaissance, prend part à l'attaque d'un quartier général de la *Gestapo* au cœur de Copenhague. L'opération, du type « Jéricho », est périlleuse. L'immeuble est situé en centre ville. Les résistants à sauver se trouvent au rez-de-chaussée et au premier étage, la *Gestapo* aux étages supérieurs. Il faut donc que les Mosquito des N° 21, 464, et 487 *Squadrons*, escortés de Mustang canadiens, attaquent l'immeuble avec des bombes horizontales, seulement à partir du second étage. L'opération est un demi-succès. Si les résistants danois ont pu se sauver et si de nombreux agents de la *Gestapo* ont été tués, une centaine d'écoliers danois ont été tués à la suite d'une erreur d'identification de l'objectif, le Mosquito « *Pathfinder* » ayant percuté une ligne à haute tension avant de lancer ses marqueurs. Le gouvernement britannique sera contraint de présenter ses excuses officielles au roi du Danemark en exil.

L'aviateur français le plus décoré

De Gaulle le met en congé du service actif le 25 mars 1945. Philppe Livry totalise alors 167 sorties, 4 000 heures de vol, dont 750 de guerre. Il possède onze palmes à sa Croix de Guerre et recevra en 1945 la DFC américaine, le DSO britannique et le général de Lattre de Tassigny lui remet la Grande croix de la Légion d'Honneur aux Invalides. Il est également titulaire de nombreux ordres étrangers. Lorsque tous ses états de service seront connus de ses amis anglais, l'un d'eux viendra le féliciter pour avoir obtenu la Croix de Guerre à cinq ans en 1918 !

Philippe Livry, qui deviendra Livry-Level par décret du Conseil d'État est le plus titré de tous les aviateurs français.

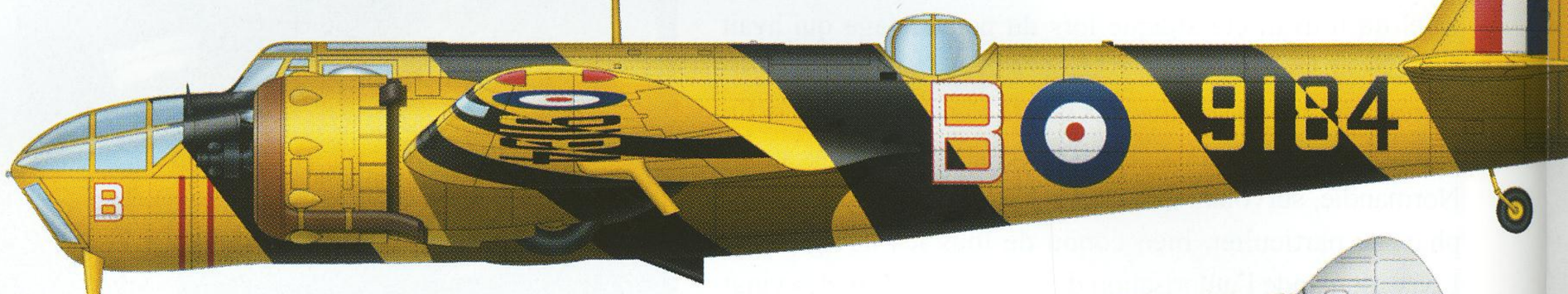
Après la Guerre il vient souvent à la base école 720 de l'armée de l'Air à Caen-Carpiquet pour tenir des conférences. L'auteur, alors élève officier de réserve, qui a eu le plaisir de l'y rencontrer, en garde un souvenir chaleureux.

En 1960, Philippe Livry-Level décède, victime des suites d'un accident de décompression d'un avion de ligne.

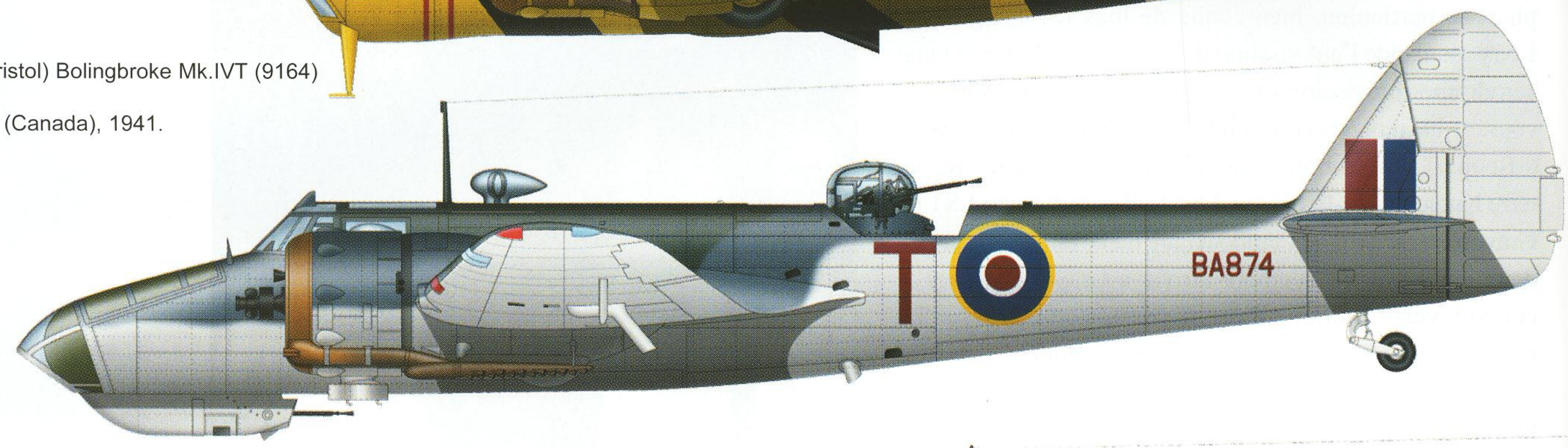
Remerciements.
L'auteur tient tout particulièrement à remercier :
Mme Monique Corblet de Fallerans, M. et Mme R. Delacour, Messieurs G. Livry-Level, J. Manson, Y. Morieult et G.D. Rohrbacher.

Le colonel Philippe Livry-Level reçoit la Grand Croix de la Légion d'Honneur des mains du général de Lattre de Tassigny dans la cour d'honneur des Invalides.
Il est l'un des trois seuls aviateurs français à avoir reçu le DSO britannique.
(Photo famille Livry-Level)

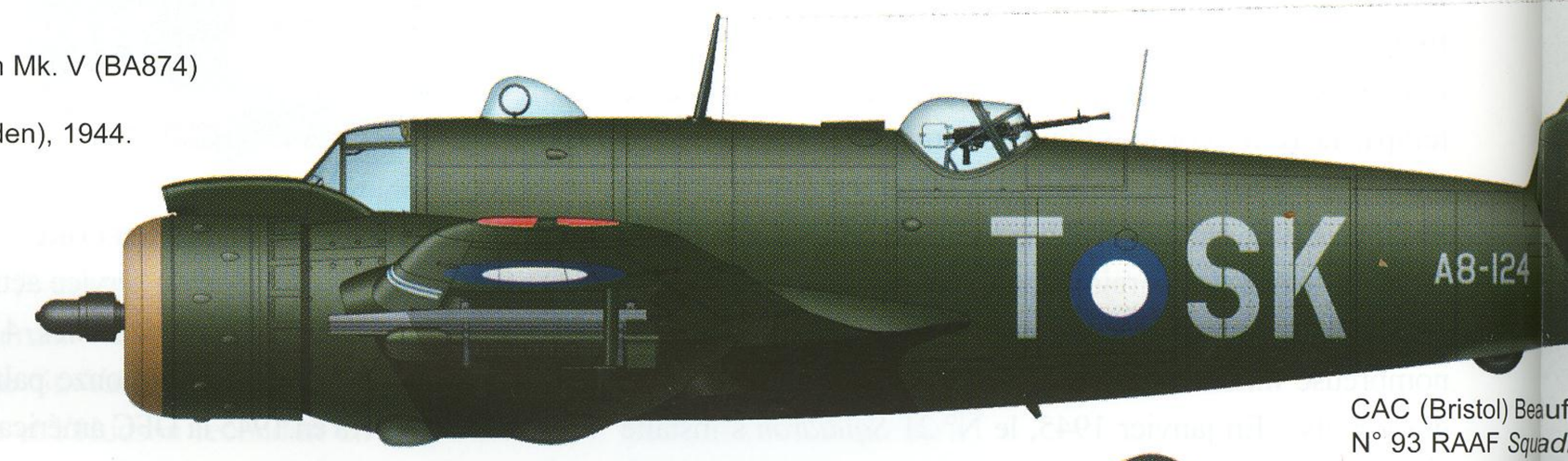
Bristol Birmingham (KV335)
Avion utilisé par le constructeur
Bristol, début 1944.



Fairchild (Bristol) Bolingbroke Mk.IVT (9164)
N° 8 OTU
Greenwood (Canada), 1941.



Bristol Blenheim Mk. V (BA874)
N° 8 *Squadron*
Khormaksar (Aden), 1944.



CAC (Bristol) Beauf
N° 93 RAAF *Squad*
Kingaroy (Australie)

« *Non hic fasces tauris* » est la traduction latine de « *No bullshit here* » que la décence ne nous permet pas de retranscrire en français.

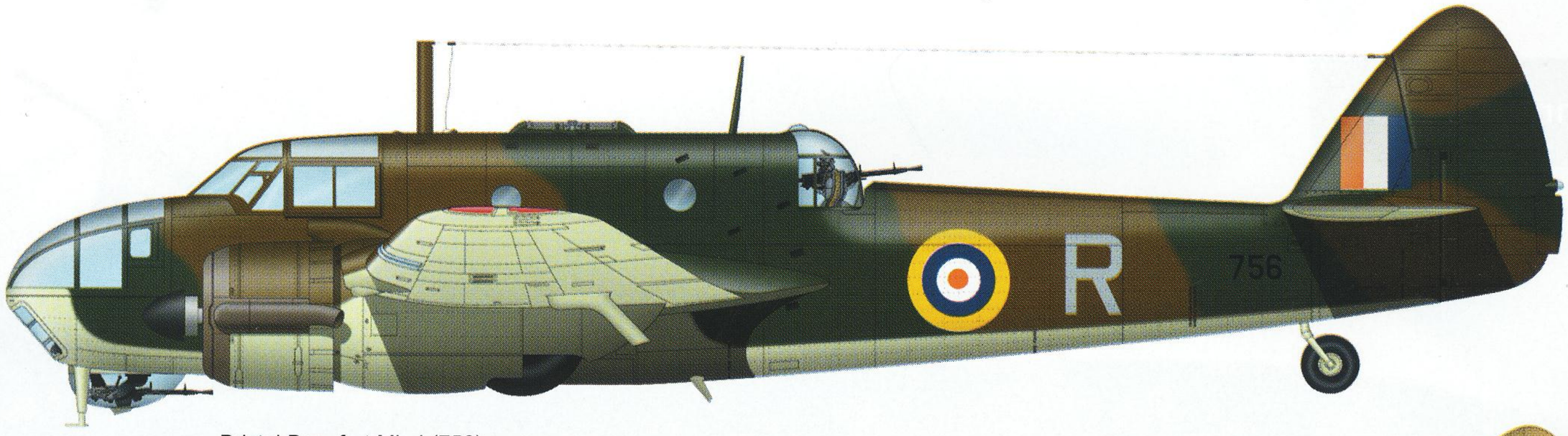
Bristol Beaufighter Mk.IIF (R2445)
N° 307 (*Polish*) *Squadron*
Exeter, automne 1941.

Bristol Beaufighter TF.X (NT950)
N° 236 *Squadron*
North Coates, juin 1944.

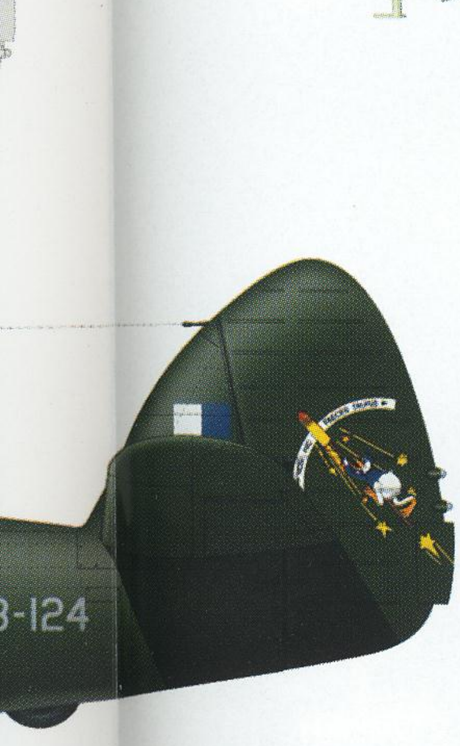
© P-A. Tilley - 2004

Those lovely Bristols...

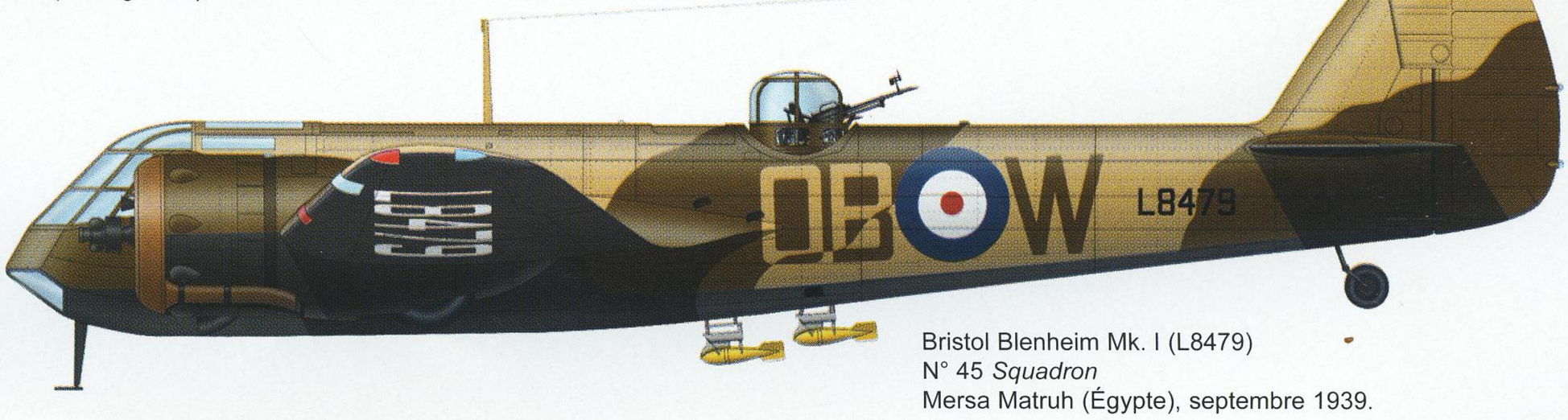
Bristol Buckmaster T.1 (RP246)
Empire Flying School
Hullavington, 1946.



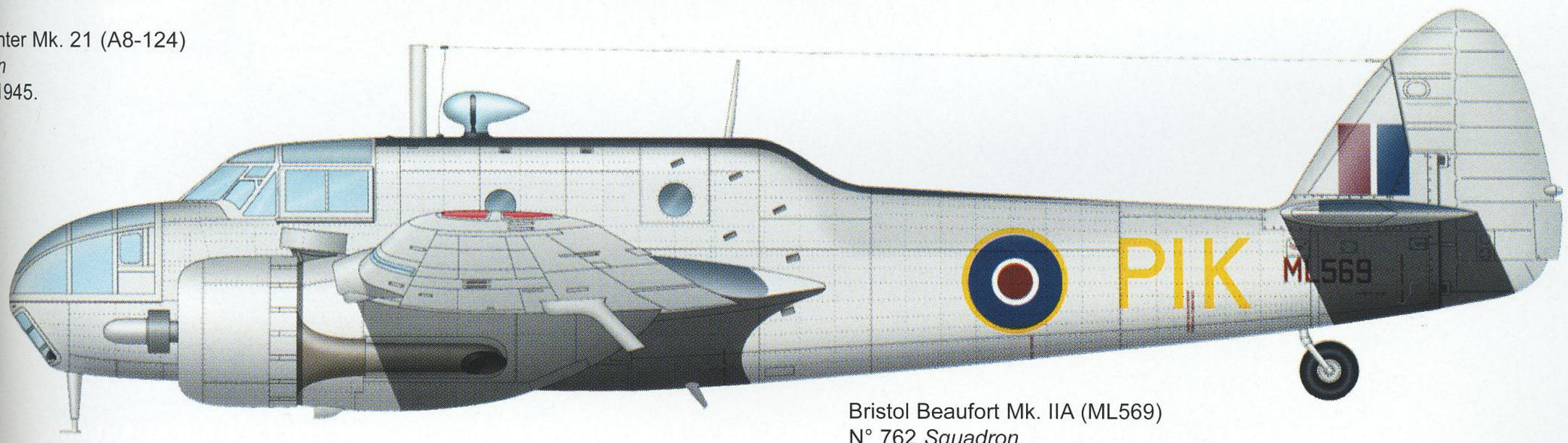
Bristol Beaufort Mk. I (756)
N° 16 (SAAF) *Squadron*
Ivato (Madagascar), octobre 1942.



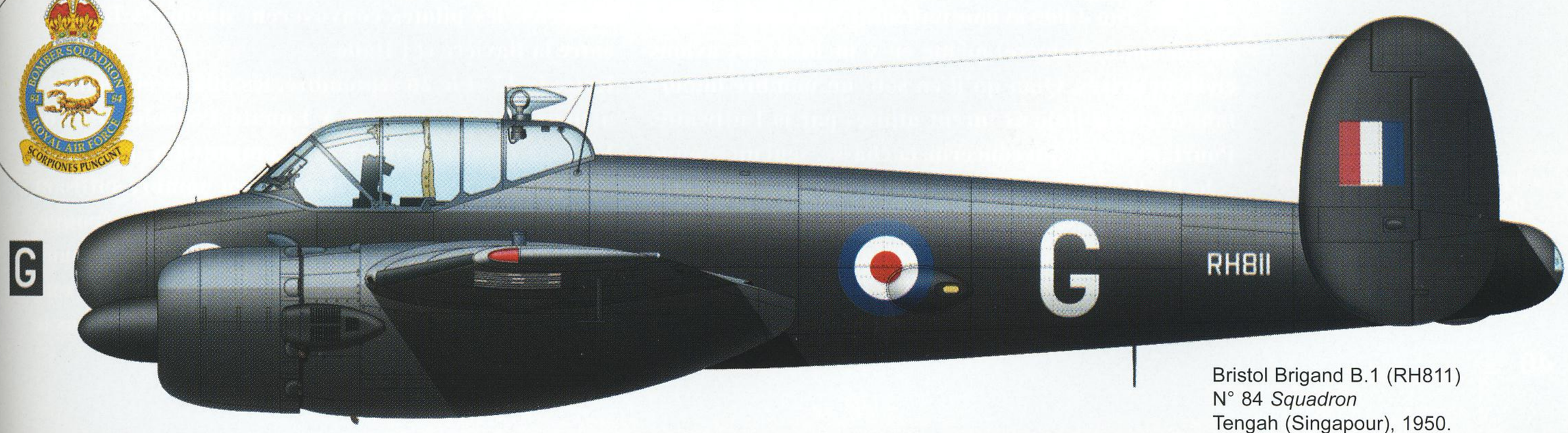
stol) Beaufighter Mk. 21 (A8-124)
AAF *Squadron*
(Australie), 1945.



Bristol Blenheim Mk. I (L8479)
N° 45 *Squadron*
Mersa Matruh (Égypte), septembre 1939.



Bristol Beaufort Mk. IIA (ML569)
N° 762 *Squadron*
Dale, 1944



Bristol Brigand B.1 (RH811)
N° 84 *Squadron*
Tengah (Singapour), 1950.

DES LÉVRIERS POUR LA JG 77

Enrico Leproni

Le C.205V (M.M. 92212) « 1 jaune » du commandant de la 6./JG 77, le *Leutnant* Joachim Deicke à Lonate Pozzolo en octobre 1943. (Toutes les photos proviennent de la collection de l'auteur)

APRÈS L'ARMISTICE du 8 septembre 1943, les Allemands prétendirent avoir capturé environ 4 000 avions italiens. Ce nombre est sans aucun doute exagéré, même en y incluant les avions civils et privés. Quoi qu'il en soit, un nombre important d'avions italiens furent utilisés par la Luftwaffe. Pourtant, en ce qui concerne la chasse, seul un groupe – le II./JG 77 du *Major* Siegfried Freytag– put être équipé en chasseurs de construction italienne.

Au moment de l'armistice, ce groupe se trouvait sans avion, ses Bf 109G-6 ayant été transférés au I./JG 53. Deux jours plus tard, le personnel quitta le terrain de Lucera, près de Foggia, pour celui d'Isola St.Antonio, près d'Alessandria, où, en attendant leur nouveau matériel, les pilotes convoyèrent quelques Bf 109G entre la Bavière et l'Italie.

Entre le 22 et le 26 septembre, les pilotes et les mécaniciens se retrouvèrent à Lonate Pozzolo, près de Varese, où ils prirent en compte des chasseurs Aermacchi C.205 Veltro (lévrier) en nombre suffisant pour équiper leurs trois escadrilles. À cette époque, Aermacchi produisait la série 3 du C.205 (matricules M.M.92153 à 93202), armée de deux canons de 20 mm dans les ailes et deux mitrailleuses de 12,7 mm dans le

capot. Le M.M.92214 avait été le dernier livré à la Regia Aeronautica avant le 8 septembre 1943. De nombreuses autres machines assemblées attendaient dans les hangars de l'usine, en face de l'aérodrome.
La prise en main de l'appareil par les pilotes allemands ne fut pas sans soucis. Le 28 septembre, l'*Unteroffizier* Hans-Günther Soltman de la 6./JG 77 fut tué lors d'un accident survenu au M.M.92215. Le 5 octobre, un autre sous-officier de cette escadrille, le *Feldwebel* Erhard Philipp, fut impliqué dans un nouvel accident mortel. Après une série de figures acrobatiques, il voulut effectuer deux tonneaux lents en chandelle. Le M.M.92217 décrocha et partit dans une vrille que le pilote ne put maîtriser. Deux jours plus tard, l'*Unteroffizier* Otto Brenser de la 5./JG 77 dut sauter à la suite d'une panne de moteur; il fut sérieusement blessé. Ce même jour, un autre C.205 fut également victime d'une panne de moteur.
Il est probable que les accidents consécutifs à une panne du moteur DB 605A soient imputables au fait que la manette des gaz fonctionnait dans le sens inverse de celle des avions allemands. Croyant accélérer, les pilotes coupaient alors le moteur avec de tragiques conséquences dans certaines situations particulières.

Les lévriers de la JG 77

Des pilotes du II./JG 77 devant un hangar de l'usine Aermacchi à Lonate Pozzolo. De gauche à droite : Rudolf Geiss (6./JG 77, abattu le 19.02.44 au nord d'Anzio), Walter Seebauer (6./JG 77, tué le 29.01.44 lorsque son Saiman 202 de liaison fut abattu par des chasseurs alliés près de Sienne), Rudolf Flint (4./JG 77, abattu le 09.06.44 près d'Udine), Schmitz et Erich Malick (3./JG 77).

En outre, les pilotes se plaignaient d'une tendance naturelle de l'appareil à décrocher et à partir en vrille sans crier gare en cas de manœuvres brusques. Ils se plaignaient aussi de la mauvaise qualité des radios, préjudiciable aux liaisons en vol, et de la trop grande complexité de la procédure de réarmement des avions au sol.

Pendant le mois d'octobre, les pilotes qui avaient déjà été transformés furent occupés à récupérer les C.205V que les Italiens avaient abandonnés sur les divers terrains du Nord et du Centre de l'Italie. Ce fut au cours d'un vol de rapatriement, le 16 octobre, que l'*Unteroffizier* Karl-Heinz Schiller de la 6./JG 77 perdit la vie à bord du M.M.9334.

L'entraînement fut terminé en peu de temps et le II./JG 77 fut transféré plus à l'ouest pour faire face aux raids des bombardiers américains qui, venant d'Italie et de Corse, commençaient à pilonner Gènes et Turin, ou survolaient le Piedmont pour attaquer des objectifs en France.

Après un bref séjour à Airasca – que l'échelon roulant avait rejoint dès le 23 octobre, avions et pilotes n'arrivant que le 2 novembre – le II./JG 77 fut envoyé à Lagnasco le 6 novembre pour être engagé en opérations.

Le 8 novembre 1943 à 14h30, les C.205V du II./JG 77 décollèrent pour la première fois sur alerte pour intercepter une formation de B-17.

Le lendemain, 9 novembre, le groupe engagea le combat contre des B-17 escortés par des P-38. Le *Leutnant* Hrdlicka de la 5./JG 77 revendiqua la première victoire du groupe sur C.205V, sa 37e personnelle, contre un P-38. Hrdlicka devait survivre à la guerre après avoir remporté sept victoires supplémentaires.

Une nouvelle interception se déroula le 10 novembre, mais elle fut infructueuse. À cette date, le groupe alignait 23 machines, dont seulement 11 étaient disponibles. Le lendemain, l'*Unteroffizier* Albert Ullricht de la 6./JG 77 réussit à abattre un B-24 près de Cuneo, au sud de Turin. D'autres tentatives d'interception eurent lieu les 23, 25, 26 et 28 novembre.

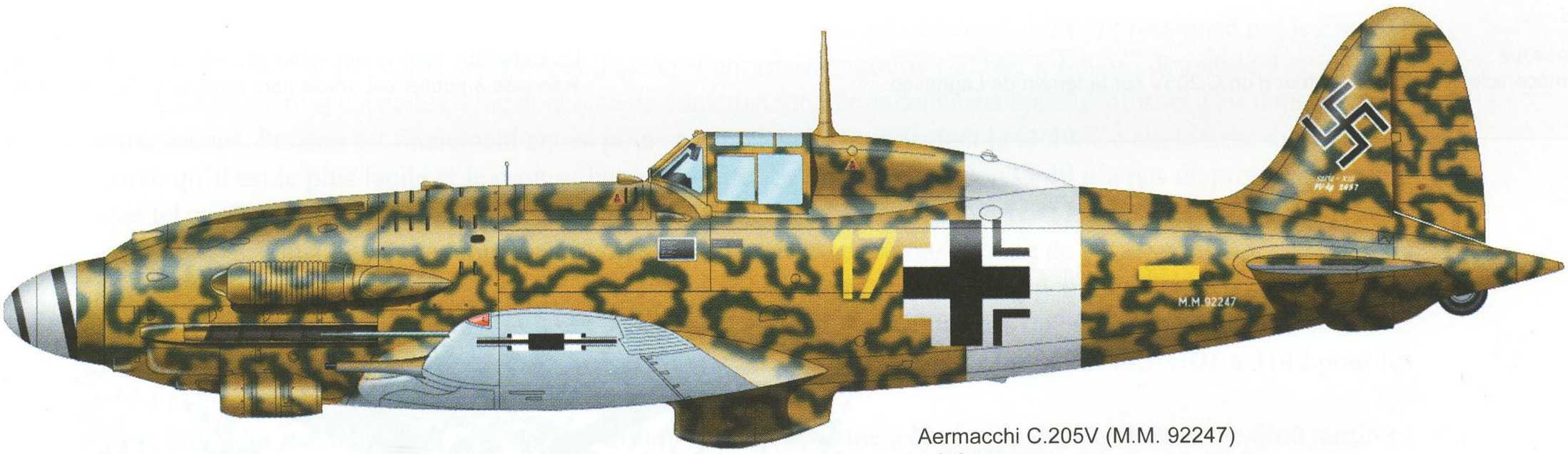
Le 1er décembre, seize C.205V décollèrent sur alerte et engagèrent le combat contre vingt-cinq Lightning du 14th *Fighter Group* qui escortaient cent dix-huit B-17 du 5th *Bombardment Wing*. L'*Unteroffizier* Funke, de la 6./JG 77, parvint à descendre un P-38, tandis que d'autres pilotes revendiquèrent plusieurs P-38 et B-17 endommagés.

Le lendemain, quatre C.205V poursuivirent un avion de reconnaissance survolant Turin, mais ils ne parvinrent pas à le rattraper. Le 10 décembre, dix-huit appareils décollèrent sur alerte, mais ils ne réussirent pas entrer au contact d'une formation de bombardiers ennemis survolant Turin pour attaquer des objectifs en France.

À cette date, l'expérience du II./JG 77 sur le chasseur italien

Un mécanicien à bord du M.M. 92221 sur le terrain de Lagnasco. On note les marques de nationalité peu conformes au réglement.

Sur le terrain de Lagnasco, le M.M. 92218 (« 4 jaune ») avait été attribué à l'*Unteroffizier* Funke de la 6./JG 77. Il est vraisemblable que c'est à bord de cette machine qu'il a abattu un P-38 Lightning le 1er décembre 1943.



Aermacchi C.205V (M.M. 92247)
6./JG 77
Lagnasco, novembre 1943.

Aermacchi C.205V (M.M. 92218)
Unteroffizier Funke
6./JG 77
Lagnasco, novembre 1943.

© P-A. Tilley - 2004

Les lévriers de la JG 77

Ci-dessus :
Horst Stolzenberg devant son C.205V à Lagnasco. Il sera tué le 16 mars 1945 au-dessus de l'Allemagne à bord d'un Bf 109G-14 AS.

n'allait pas tarder à cesser. Une Repubblica Sociale Italiana venait d'être fondée dans le nord de l'Italie et les C.205V du II./JG 77 étaient réclamés pour équiper le 1° *Gruppo Caccia* de l'Aviazione Nazionale Repubblicana. Le groupe allemand devait recevoir des Bf 109G-6 en remplacement.

Tandis que les Messerschmitt arrivaient à Lagnasco, le II./JG 77 décolla sur alerte à plusieurs reprises du 23 au 30 décembre, mais ne put entrer au contact de l'ennemi. Au cours d'une sortie, le 24 décembre, le moteur du M.M. 92224 de l'*Unteroffizier* Hans Schwarz prit feu en vol, contraignant le pilote à se poser sur le ventre.

Le 31 décembre 1943, le II./JG 77 remit officiellement ses 22 C.205V au 1° *Gruppo de Caccia* de l'ANR sur le terrain de Lagnasco. Le M.M. 92212, codé « 1 jaune » du *Leutnant* Joachim Deicke, *Kapitän* de la 6. *Staffel*, fut repris par le *Capitano* Marco Marinone qui, après avoir remplacé les marques de nationalité allemandes, décolla en compagnie d'un Bf 109G de la 4./JG 77 pour une série de photos de propagande.

Le 3 janvier 1944, huit 109 de la 4./JG 77 et quinze C.205 du 1° *Gruppo* décollèrent sur alerte et interceptèrent une formation de bombardiers américains. Les *Tenenti* Lugari et Cuscuna abattirent un P-38 chacun, mais un C.205 fut endommagé dans un atterrissage forcé.

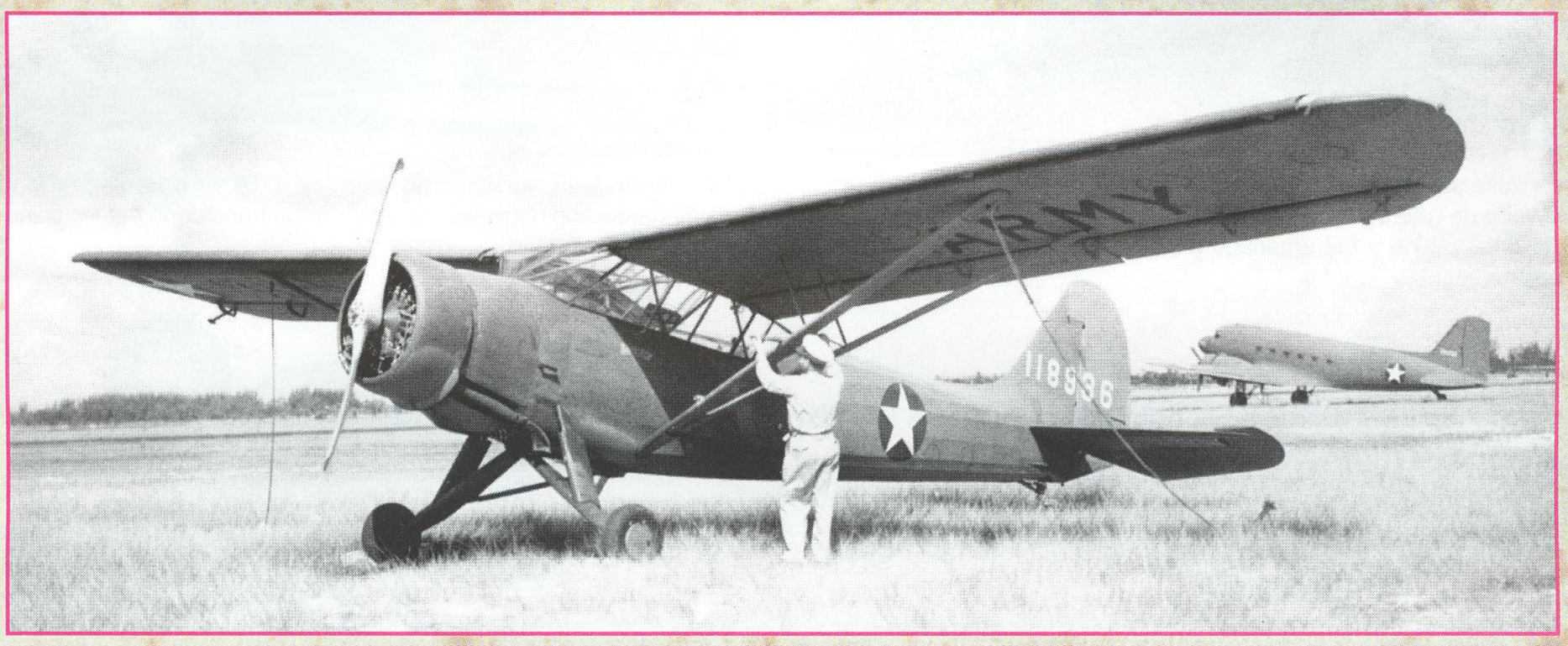
Les 5. et 6./JG 77 furent transférés à Caselle (Turin) le 11 janvier et la 4./JG 77 quitta Lagnasco pour Levadigi le 21. Ainsi s'acheva la courte et unique expérience de l'utilisation d'un avion de chasse italien par une unité de la Luftwaffe.

La rédaction tient à remercier M. Giorgio Apostolo pour l'avoir autorisée à publier cet article paru dans le n° 85 d'Aerofan.

Ci-dessous :
des mécaniciens s'affairent autour d'un C.205V sur le terrain de Lagnasco.

STINSON L-1 VIGILANT

Philippe Listemann



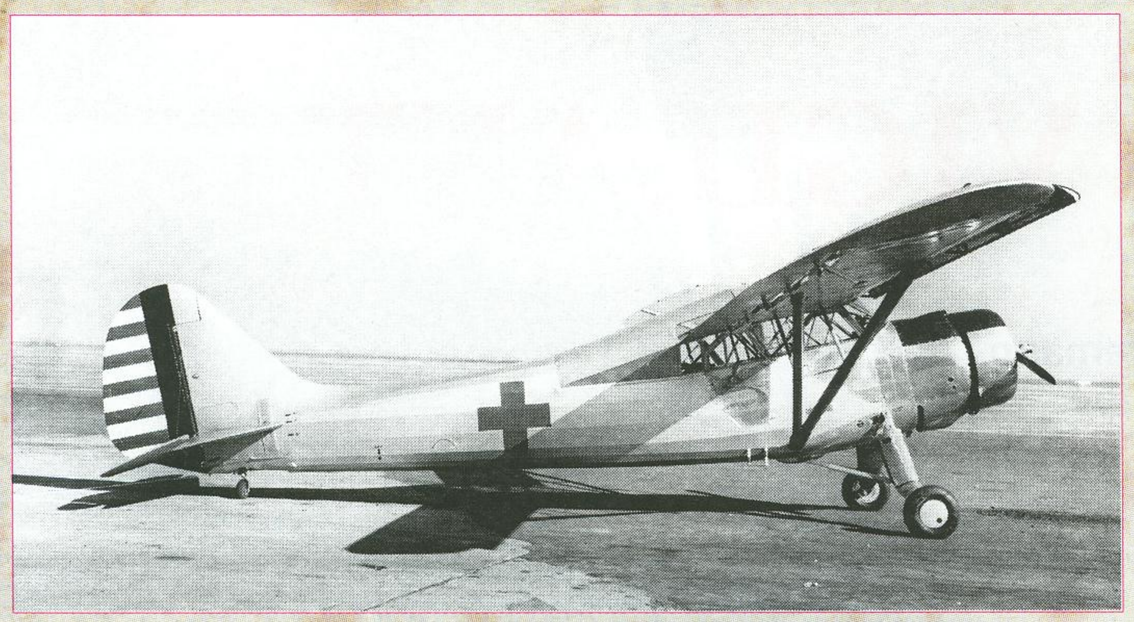
Après l'entrée en guerre des États-Unis, tous les codes ont été effacés sur les L-1, rendant leur identification difficile, sinon impossible. (Collection N. Taylor)

À LA FIN DES années trente, l'AAC cherche une nouvelle génération d'avion d'observation pour remplir les missions indispensables de reconnaissance du champ de bataille et de réglage d'artillerie. Jusqu'alors, l'AAC utilise des avions à deux ou trois places qui ressemblent beaucoup à ce que l'on peut trouver en Europe. Mais en août 1938, l'AAC émet un nouveau cahier des charges pour un avion à deux ou trois places pouvant à la fois servir d'avion d'observation et d'avion de liaison. Fort impressionné par le Fieseler Storch allemand et ses capacités de décollage et d'atterrissage courts (ADAC), l'AAC demande à ce que cet avion ait les mêmes capacités. Une douzaine de constructeurs répondent à cet appel d'offre et trois constructeurs sont retenus. Stinson est finalement choisi pour son modèle 74, qui devient le O-49. Ce choix a été dicté surtout parce qu'il est le plus facile et le moins cher à produire. La série des Stinson O-49 n'a pas de prototype en tant que tel car il a fallu brûler une étape; entre-temps, l'Europe est entrée en guerre et les besoins de l'AAC deviennent urgents. Ainsi, Stinson reçoit une première commande pour la construction de 100 exemplaires de O-49, le 20 septembre 1939 selon le contrat AC-13098 (serial 40-192 à 291). Cependant par prudence, l'AAC commande en même temps trois Bellanca YO-50 et trois Ryan YO-51, au cas où le O-49 serait un échec. Le 22 mai 1940, le contrat de Stinson est modifié et la commande passe à 142 exemplaires (40-3101 à 3142 pour les exemplaires supplémentaires).

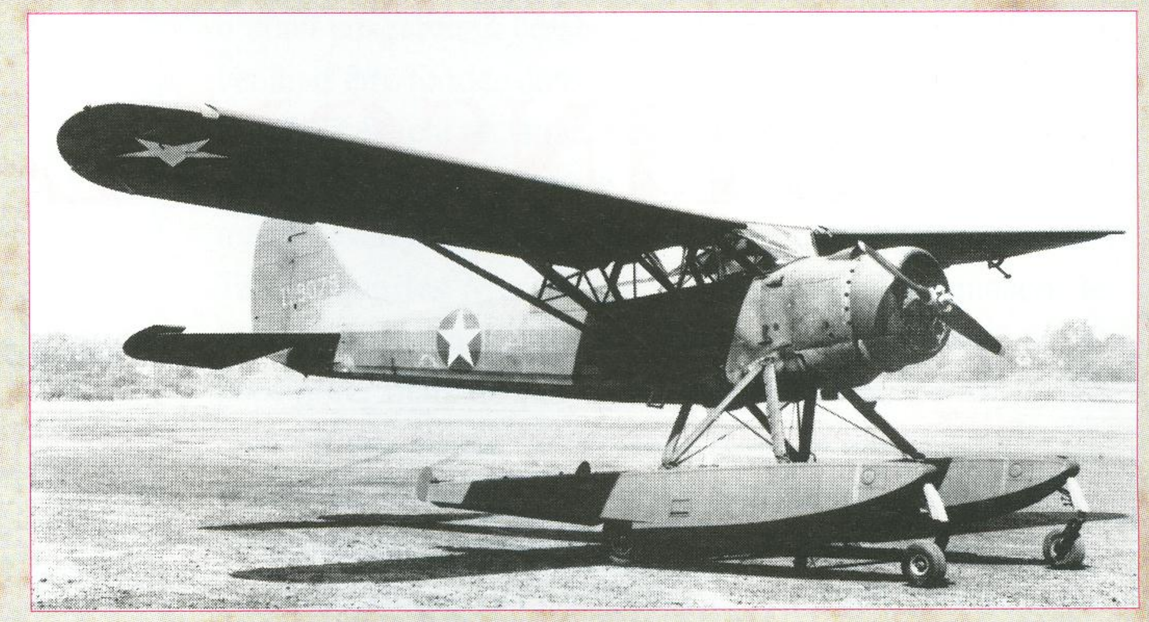
Pour répondre à la demande, Stinson construit une nouvelle usine à Nashville dans le Tennessee d'où sortiront tous les O-49. Le 40-192 effectue son premier vol le 15 juillet 1940 et dès le départ, il démontre des qualités ADAC hors du commun, pouvant se maintenir en vol dans un cercle de 60 m de diamètre. La distance d'atterrissage peut être réduite jusqu'à une dizaine de mètres seulement, soit autant que la longueur même de l'avion. Il faut dire que la vitesse de décrochage est de l'ordre de 50 km/h ! Ne demandant aucune modification, le O-49 est livré à l'AAC le 1er septembre 1940. C'est le premier avion ADAC de l'armée américaine. La livraison des autres appareils intervient à partir de février 1941 et le dernier des 142 exemplaires de la commande initiale est pris en compte en septembre. En août 1940, la société Stinson a été rachetée par Vultee et, alors que la livraison des O-49 à l'AAC vient à peine de débuter, Vultee reçoit une nouvelle commande portant sur 182 appareils, les matricules 41-18900 à 19081 leur étant attribués [1].

Ces avions sont identiques aux O-49, à part le fuselage rallongé de 33 cm pour améliorer la stabilité longitudinale. Le système électrique est passé de 12 à 24 volts. Ce modèle est baptisé O-49A. Il est livré à l'AAC à partir du début du mois de novembre 1941 et les derniers sont pris en compte en février 1942, mettant un terme à la production du O-49 après la construction de 324 exemplaires. Entre-temps, le O-49 a reçu son nom de baptême, Vigilant (sentinelle). Alors que les premiers O-49A sortent de l'usine de Nashville, quatre O-49A sont transformés en avions ambulances sous la dénomination de O-49B; ils sont aménagés pour transporter un patient sur une civière dans la partie arrière de la cabine. À partir d'avril 1942, l'AAF change de nomenclature et la catégorie « O » disparaît, les avions qui en font partie sont redistribués dans d'autres catégories. Pour le O-49, il

[1] Contrat AC17910, validé le 17 mars 1941.



Un Stinson O-49B sanitaire sur le terrain de Moffet (Californie). La photo a été prise le 6 décembre 1941, la veille de l'attaque de Pearl Harbor !
On note que l'arrière de la cabine a été aménagé pour faciliter le chargement et le déchargement d'un brancard.
(SDAM)



Un Stinson L-1F, version ambulance du L-1A avec fuselage allongé. Il ne s'agit pas d'une production nouvelle, mais d'un avion transformé par les soins du constructeur.
(Collection N. Taylor)

devient le chef de file de la nouvelle catégorie « L » réservée aux avions légers d'observation et de liaison. Ainsi, les O-49, O-49A et O-49B deviennent respectivement L-1, L-1A et L-1B. Plusieurs versions apparaissent après cette date, toutes étant des transformations des versions déjà existantes. Ainsi, 113 L-1A sont modifiés en 1942 en avions sanitaires L-1B et prennent la dénomination de L-1C. Le L-1D apparaît aussi en 1942 et 21 appareils reçoivent cette dénomination; ce sont des L-1A modifiés pour entraîner les pilotes aux techniques d'enlèvement des planeurs. Le L-1E est en revanche un L-1 modifié et seul sept exemplaires sont ainsi dénommés. Il s'agit en fait de L-1 transformés en ambulances et équipés de flotteurs Edo et d'un train rétractable. La version amphibie du L-1C est le L-1F. Il semble aussi que quelques L-1A aient reçu des flotteurs sans qu'ils aient pour autant changé de dénomination.

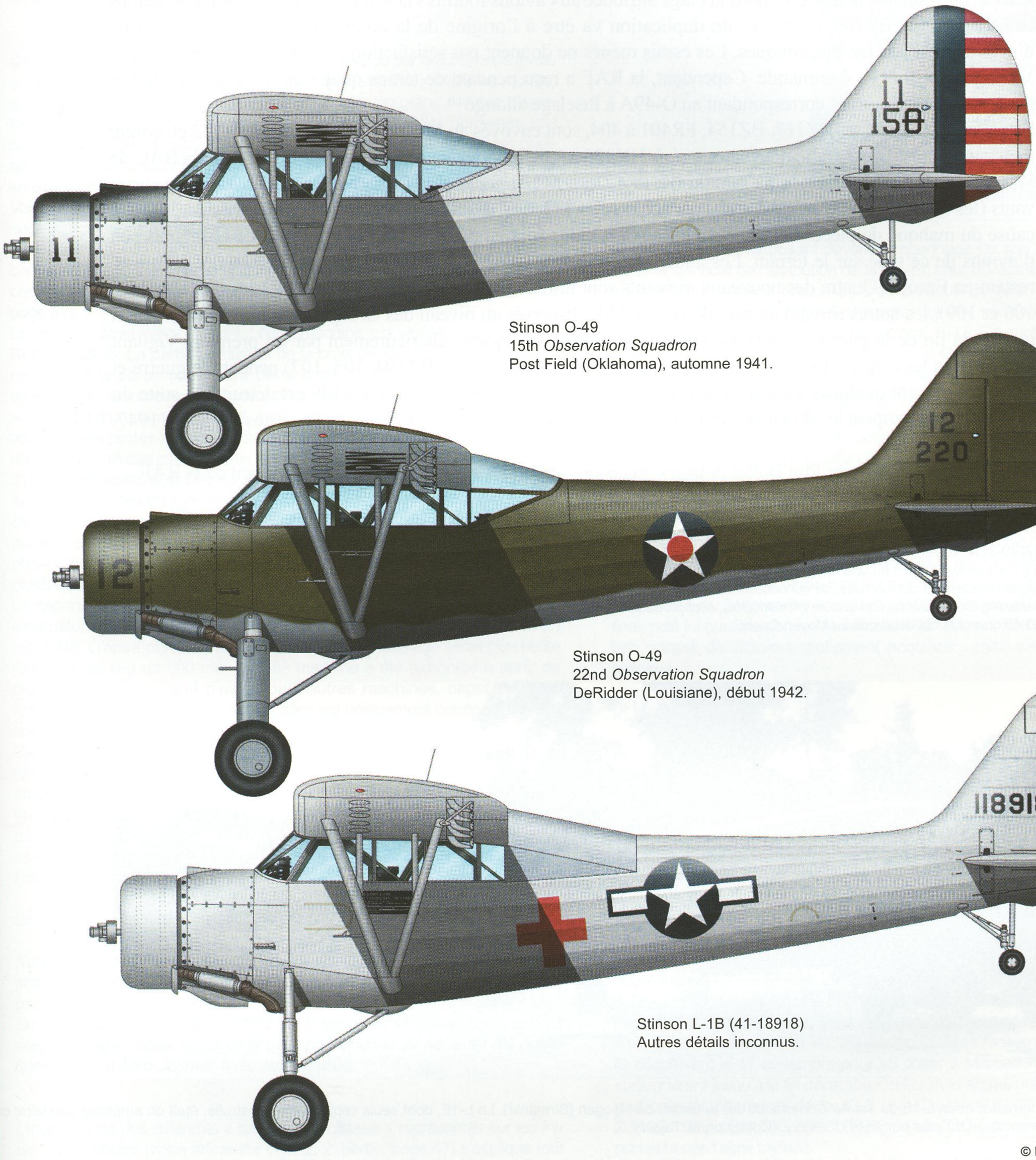
En service

Lors de son introduction, le Stinson O-49 est essentiellement affecté aux unités de la Garde nationale, mais aussi à quelques unités d'active. À la fin de 1941, il est déjà présent dans une vingtaine d'entre elles, souvent aux côtés d'autres types d'avions. Le O-49A est lui plus généralement distribué aux unités d'active et ce schéma va rester le même après l'entrée en guerre des États-Unis en décembre 1941. Au printemps 1942, en plus de la Garde nationale, une vingtaine d'unités d'active utilisent le L-1A. Mis à part quelques exemplaires envoyés outre-mer, le L-1 va surtout être employé sur le continent nord-américain. Il est fréquemment employé sur les routes de convoyage d'avions pour les Soviétiques passant par l'Alaska. Ses capacités ADAC seront très appréciées pour récupérer les convoyeurs qui ont été obligés de s'arrêter au milieu de nulle part suite à un ennui mécanique quelconque.

En revanche, la carrière de la plupart des L-1A et des dérivés va se passer en outre-mer. Une quarantaine sont envoyés en Europe au sein des 8th et 9th *Air Forces* comme avions de liaison, deux étant mis à la disposition du général Eisenhower. Près de 80 sont envoyés sur le théâtre d'opérations de Chine-Birmanie-Inde et dans le Pacifique où ses capacités ADAC sont très appréciées. Quand la création d'une unité composite pour soutenir les actions du général Wingate en Birmanie est envisagée fin 1943, le responsable de la section des avions légers ne demande pas moins de 100 L-1 pour ses besoins opérationnels ! Malheureusement, ce nombre ne pouvant pas être fourni, le 1st *Air Commando* doit recevoir un complément de Stinson L-5, bien moins appréciés, mais qui finiront par prendre progressivement la place des L-1 détruits. Les L-1 se rendront en revanche très utiles dans les évacuations sanitaires pouvant accéder à des endroits particulièrement reculés, pouvant transporter deux ou trois blessés voire davantage dans les cas les plus désespérés ! Le seul défaut que l'on peut reprocher au L-1 est le fait que sa maintenance exige beaucoup d'heures de main d'œuvre. Le L-1 reste en service jusqu'à la fin de la guerre, même si le nombre d'avions encore présents a alors fortement diminué. L'AAF se sépare de ses derniers exemplaires dans les semaines qui suivent.

Avec la RAF

Les Britanniques tentent dès 1940 d'obtenir des Stinson O-49, mais l'accord n'aboutit pas, l'AAC n'ayant pas voulu se séparer d'un seul de ses O-49 dont la livraison n'a pas encore commencé. Quand en mars 1941, le *Lend-Lease Act* est voté, les Britanniques tentent une nouvelle fois leur chance et demandent l'octroi de 100 O-49. Les Américains n'accèdent pas immédiatement à leur demande mais autorisent le transfert de quatre O-49 (40-262 à 265), tout en laissant espérer que les 96 autres avions pourraient être prélevés sur une autre commande. Une série de matricules est réservée pour ces avions, allant de HL429 à 528. Le nom de baptême anglais, Vigilant Mk.I, est inspiré de celui des Américains. Les quatre O-49 promis (HL429 à 432) arrivent entre novembre 1941 et février 1942 et les trois premiers sont envoyés à Boscombe Down au AAE&E pour y subir des essais. Entre-temps, la *British Air Commission* de Washington, par manque de concertation avec Londres,



Stinson O-49
15th *Observation Squadron*
Post Field (Oklahoma), automne 1941.

Stinson O-49
22nd *Observation Squadron*
DeRidder (Louisiane), début 1942.

Stinson L-1B (41-18918)
Autres détails inconnus.

© P-A. Tilley - 2004

PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES (O-49/L-1)

Type : biplace d'observation et de réglage d'artillerie.

Moteur :un Lycoming R-680-9 de 9 cylindres en étoile refroidis par air, développant 295 cv au décollage.

Dimensions : envergure : 15,52 m; longueur : 10,44 m; hauteur : 3,10 m.

Poids : à vide : 1 220 kg; maximal : 1 550 kg.

Performances : vitesse maximale : 196 km/h à 2 000 m; vitesse de croisière : 174 km/h; plafond pratique : 6 000 m; rayon d'action maximal : 570 km à 2 000 m.

Armement : aucun.

réserve une tranche de numéros dans la plage attribuée aux avions fournis via le « Prêt-Bail », pour les 96 avions restant à livrer (BZ100 à 196). Cette duplication va être à l'origine de la confusion dans le nombre exact d'avions reçus par les Britanniques. Les essais menés ne donnent pas satisfaction et la RAF finit par rejeter le Vigilant et résilier sa commande. Cependant, la RAF a reçu pendant ce temps quatre autres Vigilant Mk.I et douze Mk.IA, ce dernier correspondant au O-49A à fuselage allongé [2].

Six de ces appareils, les BZ117, BZ154, FR401 à 404, sont envoyés au Moyen-Orient en février 1942 et, contre toute attente, ils reçoivent de nouveaux *serials* HK925 à 930, ignorant ceux attribués par Londres ou la BAC de Washington [3] ! Il servent tous au sein du *Western Desert Communication Unit*, mais les quatre derniers survivants (les HK925 et 928 ont été détruits par accident) sont radiés des listes au cours du premier trimestre 1944 à cause du manque de pièces détachées que les Américains sont en peine de leur fournir, ayant eux-mêmes peu d'avions de ce type sur le terrain. Les autres appareils (BZ100 à 108 et 110), y compris les quatre premiers, restent en Europe. Quatre des nouveaux arrivants sont utilisés comme stock de pièces détachées (BZ101, 102, 106 et 109), les autres servant au sein de la 2nd TAF, dispersés au niveau des *Groups*, et même à l'état-major, jusqu'à la fin de la guerre comme avions de liaison; ils sont rejoints ultérieurement par les premiers Vigilant utilisés dans les centres d'essais. Trois sont détruits dans des accidents (BZ104, 105, 107) pendant la guerre et les autres servent quelques mois avec les forces d'occupation britanniques. Le BZ108 est détruit à la suite du passage d'une tempête le 26 octobre 1945. Le dernier exemplaire, le HL431, est radié des listes le 15 mai 1947.

L'auteur tient à remercier Phil Butler pour les précisions apportées sur les matricules des Vigilant de la RAF.

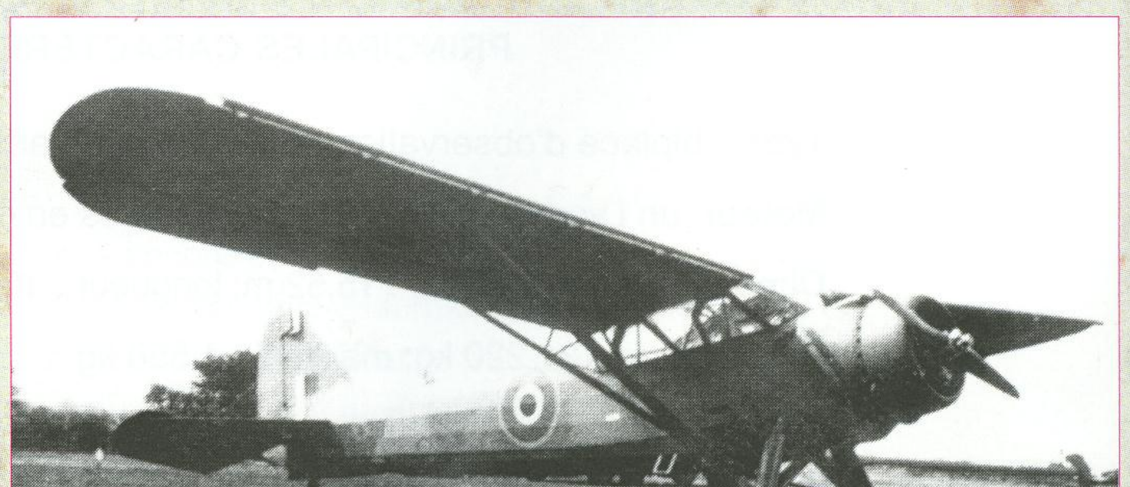
[2] 40-3110, 3122, 3126 et 3128 pour les O-49. Les O-49A sont : 41-18943 à 18951, 18953, 18960 et 18997.

[3] Il y a probablement eu une autre confusion pour les FR401 à 404. Il semble que la BAC a cru que ces avions provenaient d'un autre contrat signé directement par Londres, ce qui nécessitait l'allocation de nouveaux numéros de série ! L'attribution des matricules HK, plage réservée à cette région aux avions non encore immatriculés, vient probablement du fait que les matricules déjà alloués n'étaient peut-être pas peints sur les O-49 quand ils ont débarqué au Moyen-Orient.

Ci-dessus : un L-1 terrestre et un L-1E du 1st *Air Commando* sur le terrain de Myogan (Birmanie). Le L-1E, dont seuls sept ont été construits, était un amphibie sanitaire; on note son curieux camouflage du plus pur style US Navy. (Collection N. Taylor)

Ci-dessous, à gauche : Début 1942 aux États-Unis. Un policier armé monte la garde devant un alignement hétéroclite d'avions de l'Air Corps et de la Navy, peut-être lors d'une journée portes ouvertes, manifestations assez fréquentes alors destinées à rassurer la population en montrant la puissance aérienne des USA et à recruter des volontaires. (SDAM)

Ci-dessous, à droite : le Vigilant Mk. I HL430 du 83 *Group Communication Flight* à New Rommey, mi-1943. Comme sur beaucoup d'avions de cette catégorie, aucun insigne et aucun code n'ont été appliqués. (Collection A. Thomas)



REÇU 5 SUR 5

La JG 2 (le retour)

Comme pour tout ce qui touche à la Luftwaffe, l'article sur la JG 2 nous a valu un abondant courrier. Plus que n'importe quelle aviation militaire au monde, la Luftwaffe a ceci de particulier qu'elle passionne un grand nombre d'amateurs, dont beaucoup ont fini par se spécialiser dans des domaines très spécifiques. Comme disait l'humoriste W.C. Fields : « Un expert est quelqu'un qui cherche à connaître de plus en plus de choses sur un sujet de plus en plus restreint, au point qu'il finit par tout savoir sur rien du tout. *»*
Voici quelques-unes des réflexions et corrections, au demeurant fort pertinentes , apportées par nos amis lecteurs.

Lecteur fidèle de votre revue depuis le début, je voudrais apporter quelques commentaires sur les profils concernant les Fw 190D-9 de la JG2 (n° 35, page 51).
Le premier profil WNr. 210194 : cette machine est visiblement peinte en RLM 75/83/76. La partie au niveau de la croix de fuselage a été repeinte, recouvrant la partie supérieure de la croix. Cette machine porte sur la dérive un 41 blanc ou vert. Il existe deux possibilités pour ce petit numéro, soit il s'agit d'un numéro attribué à la machine lors de la conversion opérationnelle des pilotes sur les D-9 auquel cas ce numéro est blanc (ceci a été observé sur plusieurs machines de la JG 2 ou JG 26, pour info le WNr. 210131 (68 blanc) et le 500042 (9 blanc). L'autre option est un numéro vert apposé sur toutes les machines dignes d'intéret par « l'Intelligence US », et ce numéro est vert. La première option semble la plus plausible car le numéro est partiellement recouvert de peinture de camouflage. Dernière observation, la croix sous les ailes devait sûrement être une équerre noire, plutôt qu'une croix noire et blanche.
Le second profil est partiellement faux. Le WNr ne peut pas être 600424, c'est celui de la machine 1 rouge de la JV 44 retourvée à Münich-Riem en mai 1945. D'autre part si tel était le cas, la croix de fuselage serait plus petite (600 mm au lieu de 800 mm). Cette machine a été remontée à partir de pièces détachés venant d'usine ou d'autres machines, capot peint de manière différente. La croix sous les ailes est uniquement peinte en noir. Le bord d'attaque est RLM 75.
Ce ne sont que quelques remarques, qui ne changent rien à la valeur et au sérieux de votre revue. Elles sont issues de plus de dix ans passés à étudier en compagnie d'un ami belge les camouflages et le marquage des Fw 190D-9. Toute cette étude sera publiée très bientôt. Je vous donnerai de plus amples renseignements quand ils seront disponibles (notamment concernant la sortie du livre). Sachez qu'elle est en cours de réalisation.
Bonne continuation.

Eric Larger

Nous avions estimé – à tort peut-être – que le « 41 » avait été peint par les services de récupération américains. C'est la raison pour laquelle, il ne figure pas sur le profil en question.
En ce qui concerne le WNr. 600424, il s'agit d'une erreur de notre part (le célèbre « copier-coller »). Le profil de l'appareil de la JV 44 avait été publié dans le n° 1 d'Aéro-Journal. Avec nos excuses.

L'incohérence des différents « tableaux de chasse » représentés sur les Fw de J. Wurmheller (votre article sur la JG2, 2e partie, page 47) s'explique tout simplement par les actions de mises à jour du palmarès de l'as, effectuées par ses mécanos, en fonction des nouvelles victoires revendiquées par l'as (ajout de nouvelles barres de victoires), mais aussi en fonction des rejets par l'OKL de précédentes demandes d'homologations (cette décision de confirmation ou rejet pouvant prendre plusieurs mois, tant était lourde et rigoureuse la bureaucratie allemande). Ce qui explique la disparition de certaines anciennes barres de victoires, au fur et à mesure des nouvelles versions du palmarès sur chaque nouvelle « monture» de l'as.
Ainsi, les 69 victoires dessinées sur le Fw190 WNr. 790 correspondent aux victoires revendiquées par le pilote à cette date; or, un certain nombre de ces revendications furent plus tard rejetées par l'OKL : deux en date du 19/8/42, une en date du 20/8/42, une en date du 31/10/42, ce qui ramène son score réel (celui que nous connaissons de nos jours) à 65 victoires homologuées, le jour de cette photo.... photo qui date donc plutôt de l'hiver 1942-43, et non pas de mai 1943 (comme le prouve l'absence de feuilles sur l'arbre en arrière-plan, et l'ombre rasante du pilote), soit bel et bien avant les premières revendications de l'as contre l'USAAF, qui n'ont donc pas lieu d'apparaitre dans son palmarès à cette date.
On retrouve d'ailleurs ces mêmes victoires supplémentaires sur une autre célèbre photo de l'as posant devant l'empennage de son avion, qui représente le symbole de l'attribution de la RK-EL pour 60 victoires, plus toujours ces mêmes 9 victoires britanniques à l'identique du WNr. 790, puis 2 *viermots*, 1 britannique et encore 2 *viermots*, qui eux, correspondent bien à la chronologie de victoires jusqu'à début mai 1943. On remarque alors que votre deuxième cliché (Fw 190 WNr. 0314) représentant 78 victoires, comporte sur la première rangée, 2 victoires britanniques en moins, soit une première mise à jour de 2 homogations refusées.
Par contre, comme vous le soulignez, la chronologie des victoires britanniques / US n'est plus respectée : on peut alors supposer que le mécano, vu le casse-tête représenté par cette double mise à jour, ait décidé de rassembler les victoires britanniques et US par rangées entières... afin de simplifier son propre travail !
Enfin, en ce qui concerne le palmarès final de l'as, vous avez raison de mettre en doute le décompte final de 102 victoires : en fait , ces 102 victoires correspondent, là encore, au score revendiqué par l'as le jour de sa mort, et c'est ce nombre qui est resté dans les mémoires : en fait, 10 de ces revendications seront ultérieurement rejetées par l'OKL (cf listes de Tony Wood). Au final, celà lui confère donc « seulement » 92 victoires homologuées, soit un bon paquet de victoires réellement acquises... mais ceci est une autre histoire !

D. Massard (91)

Je désirerais en toute modestie apporter ma pierre à l'édifice en ce qui concerne les avions, non l'historique de l'unité. Les Fw 190A-4 des pages 40-41 du n° 35 ont retenu mon attention. L'appareil au premier plan, à gauche, est le « 4 + I » jaune de Siegfried Schnell. Par rapport au négatif original, daté du 18 février 1943, la photo est recadrée, coupant la queue de l'avion. Sur ces appareils, il semble que seules les bandes d'une largeur minimale de 50 cm ont été repeintes (fuselage et celle tangente à la croix d'intrados). Peut-être l'ont-elles été en RLM 02 ? Ceci pour dire que, au lieu d'arriver du front de l'Est, ces Fw 190A-4 étaient ceux qui avaient participé à l'opération « Attila » ou « Anton », c'est-à-dire l'invasion de la zone libre française, le 11 novembre 1942. Le *Stab* et les I. et III./JG 2 participèrent à cette opération pour laquelle ils reçurent une bande blanche ceinturant le fuselage en avant de l'empennage et les ailes. Pour ces dernières, la bande était tangente à la croix d'intrados. Le *Stab* et le I./JG 2 furent d'abord rassemblés à Dijon, d'où ils décollèrent le 17 novembre pour se poser à Marseille-Marignane, où ils stationnèrent jusqu'à la fin décembre 1942. Trois autres unités accompagnèrent ces détachements de la JG 2 : la 10.(*Jabo*)/JG 26 sur Fw 190A, la 2./NAGr 16 sur Bf 109G et la 1.(F)/33 sur Ju 88D. Les avions de la JG 2 ne portaient pas l'aigle stylisé.
En recoupant la photo parue dans Aéro-Journal avec une autre tirée des Bundesarchiv, il semble que l'avion de Schnell portait l'aigle entier à gauche et « étêté » à droite pour laisser la place à l'insigne d'escadrille. Quant à la couleur énigmatique des capots, il faut se rendre à l'évidence qu'il s'agit de jaune RLM 04, bien plus foncé que le RLM 27 des marques.
Encore une chose, mais qui ne ressort pas de la JG 2. Le Bf 109G-10 WNr. 491407 (en double page centrale) est le 55e avion du dernier lot de la série 491000 (491353 à 530) d'Erla-Leipzig. Ses capots-moteurs ne sont pas du modèle représenté, qui correspond aux autres Bf 109G-10 produit par Messerschmitt à Ratisbone et WNF. Le modèle de capot d'Erla-Leipzig se distinguait, en premier lieu, à gauche par un raccord au fuselage de forme rectangulaire et non en « quart de rond ». Les goulottes des armes étaient différentes et le capotage inférieur portait le radiateur d'huile plus plat et plus enveloppant, ne possédant plus les bossages caractéristiques des autres Bf 109G-10, G-14/ASM et K-4.
Je vous prie de m'excuser d'avoir été un peu long et vous remercie pour tous ces articles formidables. Bravo ! et continuez à nous enchanter.

H. Spielmann (04)

UN MEXICAIN EN

Jamais dans l'histoire de l'humanité un conflit n'a rassemblé autant de nations belligérantes.
Si quelques pays ont préféré ne pas y participer, ou y participer tardivement, certains de leurs ressortissants se sont engagés à titre individuel.
C'est le cas de Luis Perez-Gomez, un Mexicain que rien, *a priori*, ne prédestinait à venir mourir en Normandie.

Santiago A. Flores

Luis Perez-Gomez est né le 8 octobre 1922 à Guadalajara au Mexique. En 1928, suite à une erreur administrative qui déclare ses parents morts, il part vivre avec sa grand-mère à Mexico. En fait, seule sa mère est décédée en le mettant au monde. Entre 1928 et 1941, il suit sa scolarité sans difficulté et se révèle être un enfant très actif. Il pratique de nombreux sports, en particulier la natation, le base-ball et le saut à la perche. À côté de cela, il s'intéresse à la photographie et au maquettisme et passe cinq ans chez les scouts. En 1942, il part étudier au Canada à l'*Ontario Technical School* à Ottawa. Il s'inscrit en parallèle aux cours du WETP (*War Emergencency Training Program*) ouvert par la RCAF à tous les volontaires qui n'ont pas atteint le niveau scolaire requis. Il passe le test de sélection d'entrée et part suivre différents cours dont une bonne partie est consacrée aux mathématiques. Il y fait quelques vols aussi et au moment où il s'engage dans la RCAF le 30 juin 1942, il a accumulé 28 heures de vol dont cinq en solo. Il suit son entraînement à la N° 5 *Initial Training School* à Belleville, puis à la N° 2 *Service Flying Training School* près d'Ottawa. Il intègre le cours n° 79, qui ne comprend que trois pilotes non canadiens, un Britannique, un Terre-neuvien, le *Pilot Officer* Fred W. Russell, qui deviendra plus tard lieutenant gouverneur de la province de Terre-Neuve [1], et lui-même.

Il est jugé apte à piloter des chasseurs et part rejoindre le N° 1 OTU à Bagotville (Québec) avec le grade de *Pilot Officer*, galons qu'il reçoit en août 1943. Il intègre le cours n° 16 et vole sur Hurricane. Il obtient ses ailes de pilote de chasse fin octobre 1943 et après une courte permission, rejoint sa nouvelle affectation le 9 novembre, le N° 127 (F) *Squadron* de la RCAF, basé à Dartmouth en Nouvelle-Écosse. L'unité est équipée de Hurricane Mk. XII, mais dispose aussi de Harvard Mk.II et IIB. Au cours des semaines suivantes, Luiz Perez-Gomez réalise plusieurs patrouilles et intervient aussi pour reconnaître des avions non identifiés. Son premier vol opérationnel intervient le 15 novembre.

Transfert vers l'Europe

La vie de Luiz Perez-Gomez change quand le N° 127 (F) *Squadron* est sélectionné, avec cinq autres escadrons pour aller en Grande-Bretagne renforcer la RCAF présente là-bas dans le cadre du Jour-J. Dans cette optique, la RCAF commence à mettre à la tête des unités choisies de nouveaux commandants. Ainsi, le *Squadron Leader* H.W. McLeod arrive le 23 décembre au N° 127 (F) *Squadron*. C'est un pilote vétéran des combats menés à Malte avec pas moins de 13 victoires, qui lui ont valu la DFC [2].

Le N° 127 (F) *Squadron* arrive en Grande-Bretagne à la fin janvier 1944 et devient le N° 443 (RCAF) *Squadron* le 8 février, avec le code « 2I ». Il est basé alors à Digby dans le Linconshire. D'abord volant sur Spitfire Mk.V pour se familiariser avec ce chasseur, il perçoit des Spitfire Mk.IXB en mars. Luiz Perez-Gomez vole sur ce dernier modèle dès le 17 mars, car on lui a confié le rôle de réceptionner quelques-uns des nouveaux arrivants, le pilote qui en était chargé étant malade. En avril, le N° 443 (RCAF) *Squadron* déménage sur la base de Westhampnett dans le Sussex. Il est intégré au sein du 144 (RCAF) *Wing* qui comprend deux autres escadrons canadiens, les N° 441 et 442 *Squadrons*. Ce *Wing* est commandé par le légendaire *Wing Commander* J.E. Jonhson, DSO & bar, DFC & bar.

Le 13 avril 1944, Luis participe à la première mission du N° 443 (RCAF) *Squadron* en Europe à bord du MJ366/J (il volera par la suite le plus souvent sur le MK607/S). La

[1] Terre-Neuve est à l'époque un dominion britannique. Elle ne rejoindra la fédération canadienne qu'en 1949 après référendum [NDLR].
[2] Il gardera le commandant de cette unité jusqu'à sa mort en combat aérien le 27 septembre 1944 au-dessus de Nimègue. Pendant son commandement, il devait ajouter huit victoires à son palmarès.

NORMANDIE

Un Hawker Hurricane Mk. XII du N° 127 *Squadron* à Dartmouth (Nouvelle-Écosse) en 1943. Luis vole quelques mois sur Hurricane avant de rejoindre l'Europe. (RCAF)

mission consiste à escorter des Boston et des Mitchell qui doivent bombarder un objectif dans les environs de Dieppe. Les douze Spitfire du 443 menés par McLeod y participent et en reviennent sans encombre. Au cours du mois, Luis réalise sept autres missions. Le 25 avril 1944, il sert de témoin au *Wing Commander* J.E. Jonhson pour l'un des deux Fw 190 qu'il revendique ce jour-là sur Laon. Sur le rapport il indiquera :

« *Je menais le dispositif gauche de la section* blue *(n° 3 & 4) quand le* Winco *a ordonné de larguer les réservoirs supplémentaires. Cela ne marcha pas pour les miens (je volais sur le MK607/S), donc quand l'attaque a débuté, j'ai dû me mettre à l'arrière du dispositif et plonger droit derrière le* Winco *qui attaquait déjà son premier Fw 190. J'ai vu de la fumée noire s'en échapper et il ne redressa pas; il s'écrasa finalement au milieu d'un bois et explosa. J'ai confirmé cette action après être revenu à la base.* »

La seconde victoire de Johnson sera confirmée par un autre pilote du 443.

Le 29 avril, il est envoyé avec sept autres pilotes pour réaliser une mission de bombardement en piqué, une première pour lui; cependant, le mauvais temps fera annuler la mission en cours de route et il rentrera à la base après avoir largué sa bombe en pleine mer.

Au mois de mai, il inscrit neuf autres sorties dont trois contre les sites de lancement de V-1 (mission « No Ball»), nécessitant un bombardement en piqué. Deux de ces missions ont lieu le 8 mai, la première le matin, le *Squadron Leader* McLeod menant la douzaine de Spitfire. Le site qui se trouve à une trentaine de kilomètres de Dieppe n'a été que légèrement touché. Dans l'après-midi, le deuxième site de V-1, situé à une trentaine de kilomètres de St-Omer, est également bombardé et, malgré une *flak* intense, trois coups au but peuvent être constatés. Aucun avion n'est perdu. La troisième mission de bombardement en piqué se déroule le 27 mai, sans que le 443 n'ait à déplorer la moindre de perte cette fois encore. Le lendemain, Luis effectue sa dernière sortie du mois comme ailier du commandant.

Le débarquement a eu lieu et les Spitfire du N° 443 *Squadron* arborent les célèbres bandes noires et blanches. On aperçoit le « 2I-N » que Luis pilote le 8 juin. (Collection de l'auteur)

La mission fatale

Avec le débarquement, Luis va accumuler les heures de vol. Dès le début, il patrouille régulièrement avec son unité au-dessus des plages saturées. Le ciel l'est tout autant et la nervosité palpable. Le 10 juin, sa patrouille est attaquée par des P-38 et P-47 américains, mais fort heureusement personne n'est touché. Le 15 juin, le 144 *Wing* au complet déménage sur le continent et le N° 443 *Squadron* se retrouve basé à Ste-Croix-sur-Mer. C'est le premier *Wing* canadien à poser ses roues sur le continent. La journée du 16 juin 1944 commence tôt pour Luis. Peu avant le lever du jour, les mécaniciens sont déjà à l'œuvre pour faire chauffer les moteurs en vue des premières missions de l'aube. William J. Smith, un mécanicien moteur, se souvient de Luis :

« *La première section de quatre Spit roulait pour aller s'aligner en bout de piste avec chacun un homme sur l'aile pour le guider. À ce moment-là, j'aidais Luis à ajuster ses bretelles de parachute. En effet, ce parachute qui restait tout le temps dans le même avion était aussi utilisé par un autre pilote dont je m'occupais, le* Flying Officer *Gordon G. Ockenden, qui était plus petit. Tout à coup, deux 109 sont apparus dans mon champ de vision, venant du nord-est dans la clarté naissante, tout d'abord comme des petits oiseaux qui se sont vite transformés en oiseaux bien plus gros. Comme ils venaient dans le dos de Luis, il ne pouvait pas les voir venir et je l'ai pris par les épaules et nous nous sommes aplatis dans une tranchée. J'étais persuadé qu'ils allaient virer sur nous pour nous tirer dessus, mais ils ont continué leur route.* »

Dans le journal de marche de l'unité, les Spitfire s'apprêtant à décoller sont signalés comme faisant partie du N° 442 *Squadron*, ajoutant que l'un des 109 a bien fait une passe avant d'être abattu par un Spitfire de la même unité. Peu après cet incident, Luis dans le ML303/M, ainsi que cinq autres pilotes, décolle sur alerte à 05h00 pour intercepter une formation ennemie de plus de vingt avions survolant les plages du débarquement. Un seul 109 est rencontré (de la JG 26) qui est abattu par le *Flight Lieutenant* Donald Walz (MK605/W), victoire qui est confirmée par son allier, le *Flying Officer* G. Ockenden (NH300/V). Plus tard dans la journée, douze Spitfire IXB menés par le *Squadron Leader* McLeod décollent à 20h30 pour intercepter des avions ennemis approchant dans la zone du N° 443 *Squadron*. La section *Blue* de Luis, qui fait partie du dispositif, est menée par le *Squadron Leader* J.D. Hall, alors détaché au 443 [3].

En plus de Hall qui vole à bord du MK397/T, la section bleue se compose des *Flight Lieutenant* H. Russel (NH300/V), *Flight Lieutenant* Walz (MK605/W), *Pilot Officer* P.E. Scarlet (R), *Pilot Officer* L.B. Foster (X) et de Luis (MK607/S) dont c'est sa 31e mission. De ces six pilotes, seuls deux retourneront à leur base, Forster et Scarlet. En effet, entre 21h00 et 22h00, la *Blue Section* est aux prises avec 14 Fw 190 de la JG 1. Les deux pilotes ayant reçu l'ordre de Hall de rester en dessous de la couche nuageuse et en arrière, ils ne pourront pas participer au combat. Ils ont simplement aperçu leur camarades entrer dans les nuages vers 3 000 pieds au nord de Caen au-dessus du canal. Le *Flight Lieutenant* Walz qui sera le seul survivant de ce combat racontera dans son rapport :

Le *Flight Lieutenant* Hugh Russell est également tué au combat le 16 juin 1944, en même temps que Luis. (RCAF)

« *En perçant la couche nuageuse, nous n'avons établi aucun contact et nous sommes redescendus en dessous de cette couche dans les environs sud de Caen. Nous avions juste commencé à virer vers l'est quand j'ai aperçu une meute de Fw 190 qui passait en dessous de nous volant vers l'ouest. J'ai immédiatement piqué pour attaquer, les trois autres pilotes me suivant. Avant même que je ne me retrouve à portée de tir de l'avion que j'avais choisi comme cible, le* Squadron Leader *Hall m'appela à la radio pour me signaler que j'en avais un autre dans ma queue. J'ai viré sec sur la droite et attaqué l'avion qui se trouvait derrière moi. J'ai été forcé de le suivre beaucoup plus bas, là où des Spitfire et des Fw 190 se battaient avec rage. À ce moment, j'ai pu observer que déjà trois avions brûlaient au sol; c'est alors le* Squadron Leader *McLeod qui menait la section rouge a appelé à la radio pour nous demander notre position et le nombre d'avions ennemis que nous avions engagés. Je lui ai répondu, mais apparemment la transmission n'a jamais été reçue. Avant que je puisse terminer mon attaque, j'ai pu apercevoir du coin de l'œil un autre Fw attaquant à 90° sur ma gauche. Je*

[3] En 1943, Hall, alors C/O du 421 avait été crédité d'un 109 sûr, ainsi que d'un 109 et un 190 endommagés.

n'ai pas pu rompre à temps et je me suis retrouvé dans sa ligne de tir et mon avion a été touché de plein fouet et mis en flammes. Heureusement j'ai pu m'extraire de mon avion. Quand je descendais suspendu à mon parachute, j'ai vu un autre Spitfire qui était attaqué par plusieurs autres ennemis et il engageait un virage serré par la gauche. Il était assez proche pour je puisse lire les lettres. »

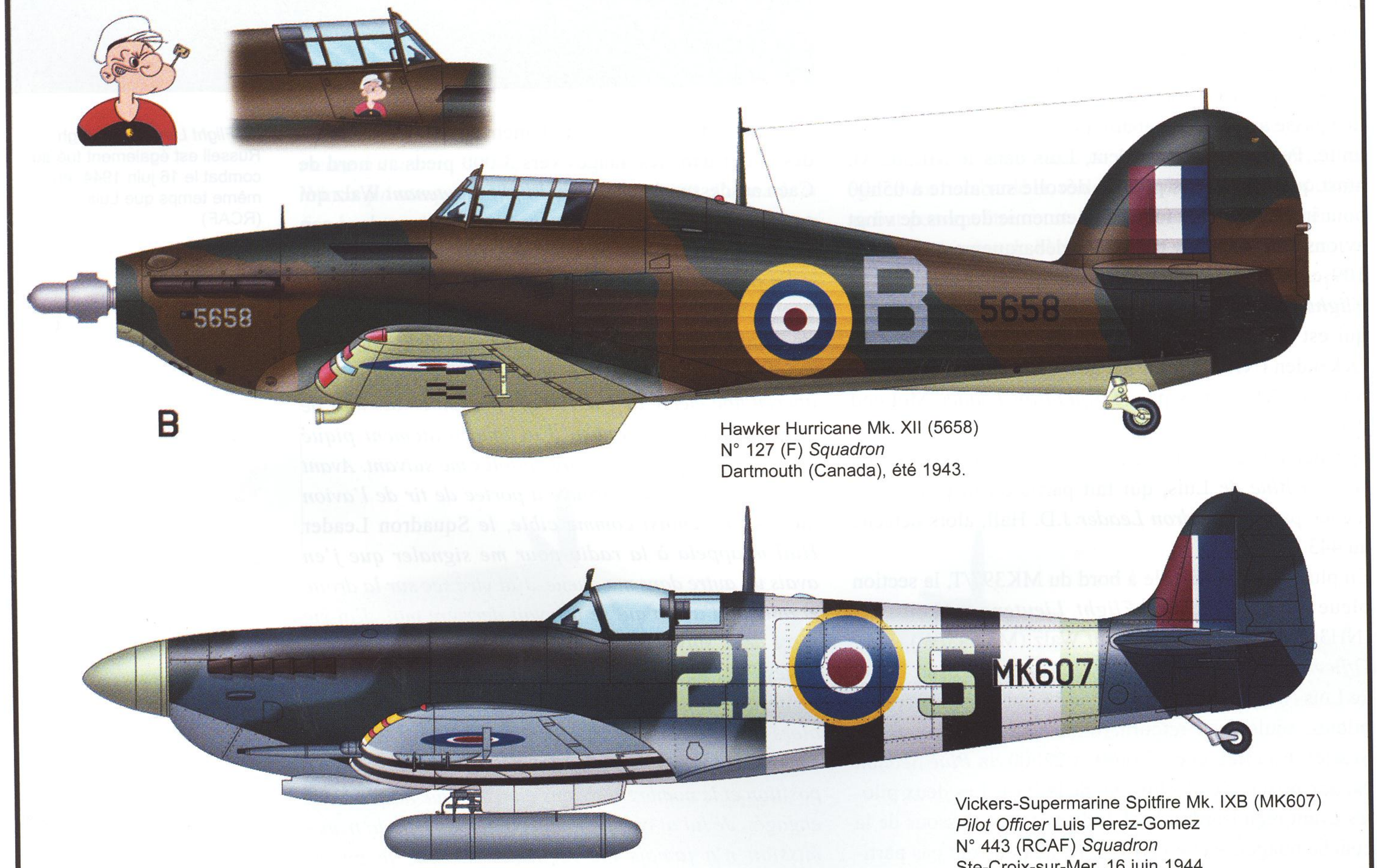
Ce Spitfire, c'est celui de Luis qui s'écrase quelques secondes plus tard non loin de Sassy à une trentaine de mètre seulement de l'avion de Waltz.

Après la guerre, des civils français ont pu apporter leur témoignage de ce combat, comme M. Magdeleine de Sassy : « *Le 16 juin vers 22h00, j'ai pu compter avec mon voisin 14 avions allemands aux prises avec quatre avions britanniques au-dessus de nos têtes. J'ai vu deux pilotes suspendus à leur parachute, un britannique, l'autre allemand. Au moment où les pilotes ont touché le sol, les soldats allemands qui étaient dans la région ont commencé à tirer sur l'un d'entre eux et j'ai été ravi de voir qu'ils tiraient sur le pilote allemand. Entre-temps, le pilote britannique a aussi touché terre et après s'être débarassé de son parachute, il s'est enfui. J'ai vu un deuxième avion britannique s écraser en flammes. Les Allemands sont arrivés près de l'avion avant nous, mais ne s'attardèrent pas quand ils ont constaté que le pilote était mort, le corps horriblement mutilé. La permission nous a été accordée de l'enterrer dans notre cimetière. Nous lui avons fait une sépulture très rudimentaire et mis en terre. Nous avons trouvé deux plaques d'identification au nom de Luis Perez-Gomez sur le corps.*

« *Le lendemain, M. René Levavasseur vint à ma maison pour me dire qu'il avait trouvé le pilote britannique vivant (Walz), caché dans un champ de blé. Je me suis rendu immédiatement sur les lieux qu'il m'avait indiqués pour lui apporter de la nourriture et des vêtements civils. Le lendemain matin, j'y suis retourné avec plus de nourriture, mais je ne l'ai pas trouvé.* »

Il est difficile de dire qui a abattu Luis. Les pilotes du I./JG1 ne revendiquent pas moins de six Spitfire entre 21h25 et 21h35 au cours de ce combat, dont deux attribués au *Leutnant* Anton-Rudolf Piffer, qui revendique ses 24e et 25e victoires au cours de ce combat. Les *Unteroffizieren* Fritz Rathofer et Walter Dobrath, autres as de la JG 1, font partie des pilotes qui revendiquent une victoire. De leur côté, les pilotes canadiens, bien que surclassés en nombre, se sont bien défendus, car les Allemands ont déploré la perte de deux pilotes au cours de ce combat, le *Feldwebel* Alois Wenke et l'*Unteroffizier* Fritz Hoffmann.

Quant à Luis Perez-Gomez, c'est le premier et dernier aviateur mexicain a avoir été tué au combat en Europe.



Hawker Hurricane Mk. XII (5658)
N° 127 (F) *Squadron*
Dartmouth (Canada), été 1943.

Vickers-Supermarine Spitfire Mk. IXB (MK607)
Pilot Officer Luis Perez-Gomez
N° 443 (RCAF) *Squadron*
Ste-Croix-sur-Mer, 16 juin 1944.

© P-A. Tilley - 2004

LES BEAUFIGHTER AMÉRICAINS

Warren E. Thompson

Depuis la Première Guerre mondiale, il était évident que la guerre aérienne de jour impliquerait que le ciel soit bondé d'adversaires. De ce fait, la seule solution envisageable consisterait à voler de nuit. Mais les tactiques de combat idoines ne vont pas être mises au point avant les premiers jours de la Seconde Guerre mondiale, quand la RAF et la Luftwaffe vont croiser le fer au-dessus de la Manche. Lorsque les États-Unis entrent en guerre le 7 décembre 1941, ils sont complètement néophytes en la matière et n'ont aucun chasseur dédié. Toutefois, secondés par la RAF, les Américains vont vite apprendre. Non seulement les Anglais leur fournissent une aide technologique, mais ils leur livrent aussi des avions, grâce au *Reverse Lend-Lease*. C'est ainsi que le Bristol Beaufighter va se retrouver en service au sein des unités de chasse de nuit américaines.

Dans la lutte contre les forces de l'Axe, les Américains ont donné la priorité à l'Europe. Toutefois, ils commencent par se faire la main en Afrique du Nord et la zone méditerranéenne devient un front à part entière. Les efforts des Alliés sont récompensés par le recul des Allemands au printemps 1943, mais en contrepartie, ces derniers ont multiplié les actions de harcèlement sur les navires de ravitaillement alliés et les cantonnements des troupes, obligeant les Alliés à réagir. Le Bristol Beaufighter est alors choisi pour contrer ces attaques. À l'origine, quatre *Squadrons* américains sont destinés à recevoir cet appareil : les 414th, 415th, 416th et 417th NFS, mais le 416th NFS sera transformé sur Mosquito avant de devenir opérationnel, laissant ses Beaufighter aux autres unités. La campagne du 417th NFS est représentative des missions réalisées avec le Beaufighter.

Le 417 en Afrique du Nord

Le 417th NFS est activé en février 1943 et après un entraînement rigoureux en Floride sur Douglas P-70, il est envoyé en Grande-Bretagne... sans avion, ce qui est inhabituel pour une unité de l'AAF. Ceci est aussi dû au fait que la machine sur laquelle le 417th NFS va voler n'a pas encore été déterminée, même si le choix reste très limité. Après une période d'inactivité presque totale, il est décidé d'équiper l'escadron de Beaufighter. Les hommes partent pour la base de la RAF à Twinwood en vue de commencer leur entraînement. Une fois celui-ci terminé, le 417th NFS se rend sur la base anglaise de Scorton pour prendre en compte douze avions un peu, voire beaucoup, fatigués par leurs équipages précédents. Ce sont des Beaufighter Mk.VI équipés du radar de première génération.

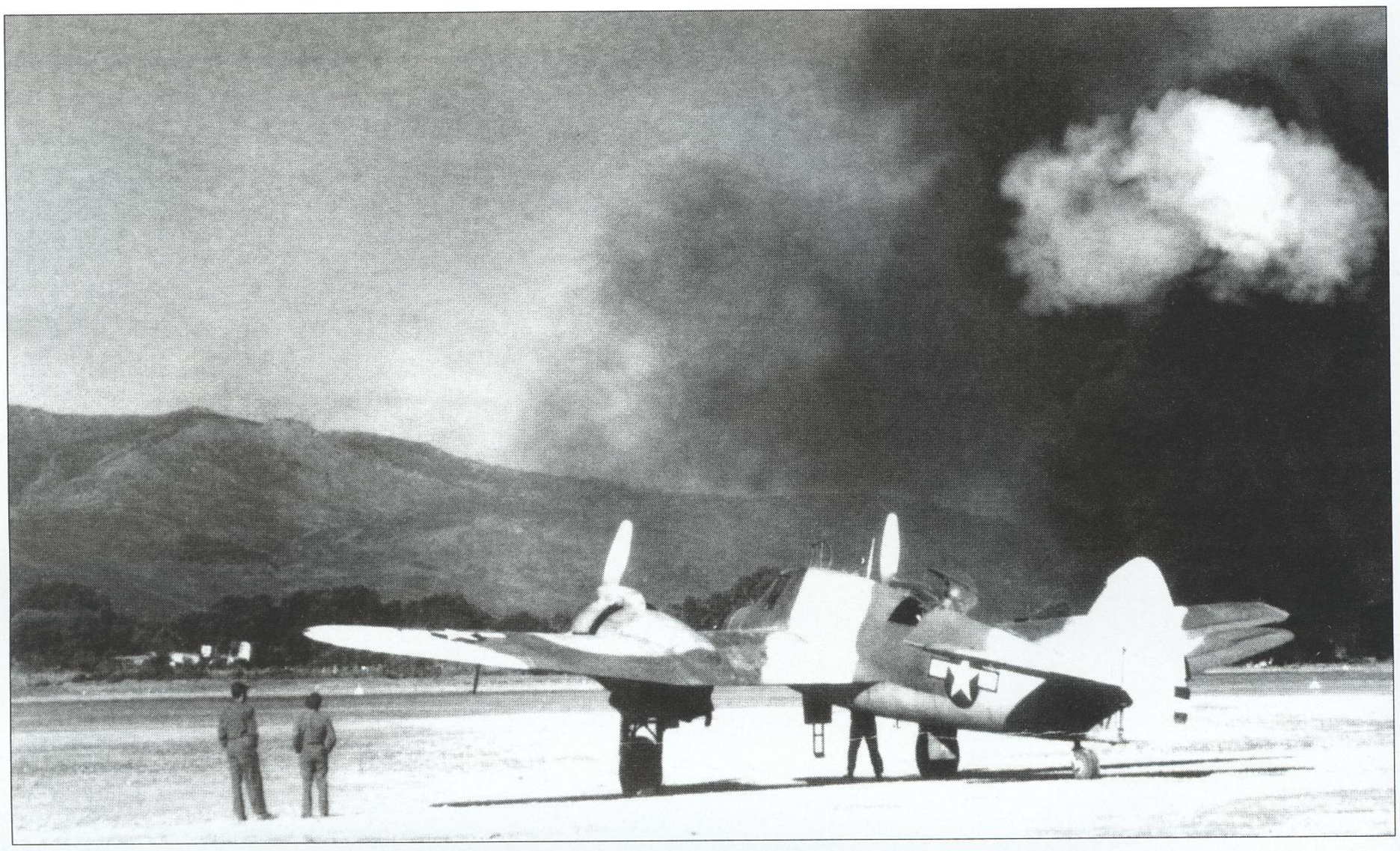
Le 7 août 1943, l'escadron s'établit à Tafaraoui (Algérie), sa première base opérationnelle. L'unité arrive déjà amputée d'un appareil piloté par le *Flight Officer* McClain qui a été perdu au large des côtes britanniques le 22 mai [1].

Dès leur arrivée en Afrique du nord, les Beaufighter sont mis à la tâche en réalisant deux sortes de missions, la protection des convois alliés croisant en Méditerranée et l'attaque des terrains d'aviation allemands. À cette époque de la guerre, la présence allemande sur ce théâtre d'opérations a considérablement diminué, à cause entre autres des lourdes pertes subies dans les mois précédents. La Luftwaffe reste cependant un ennemi redouté encore capable de porter des coups. Mais devant la pression exercée par les avions alliés,

[1] À ne pas confondre avec le grade de la RAF *Flying Officer*, même s'ils utilisent la même abréviation. Dans l'AAF le F/O se situait juste en dessous du *2nd Lieutenant*, soit une sorte d'aspirant.

Un Beaufighter Mk. VI survolant la Méditerranée au cours de l'été 1943.
Comme tous les avions de chasse de nuit US, il ne porte aucune marque distinctive, rendant l'identification de l'unité impossible.
(USAF)

Beaufighter



Un avion allié vient de rater son atterrissage sur le terrain de Pomigliano (Italie), base du 416th NFS en 1944. Le 416, comme toutes les unités de chasse de nuit US, ne joura qu'un rôle mineur dans le conflit.
(Photo Richard Ziebart)

les Allemands se tournent de plus en plus vers une activité nocturne.

Les patrouilles de protection maritimes sont sous la responsabilité de la *Coastal Air Force* qui est majoritairement composée d'unités britanniques. La couverture aérienne est assez complète pour ne laisser aux Allemands que quelques rares ouvertures. En juillet et en août 1943, l'activité aérienne dans son ensemble connaît une augmentation significative, surtout en raison du débarquement en Sicile et en Italie. La protection des zones de débarquement devient une priorité, de jour comme de nuit. Si les Beaufighter de la RAF se retrouvent vite en première ligne, ceux de l'AAF restent sur la touche du fait de la leur position géographique trop éloignée des zones de combat.

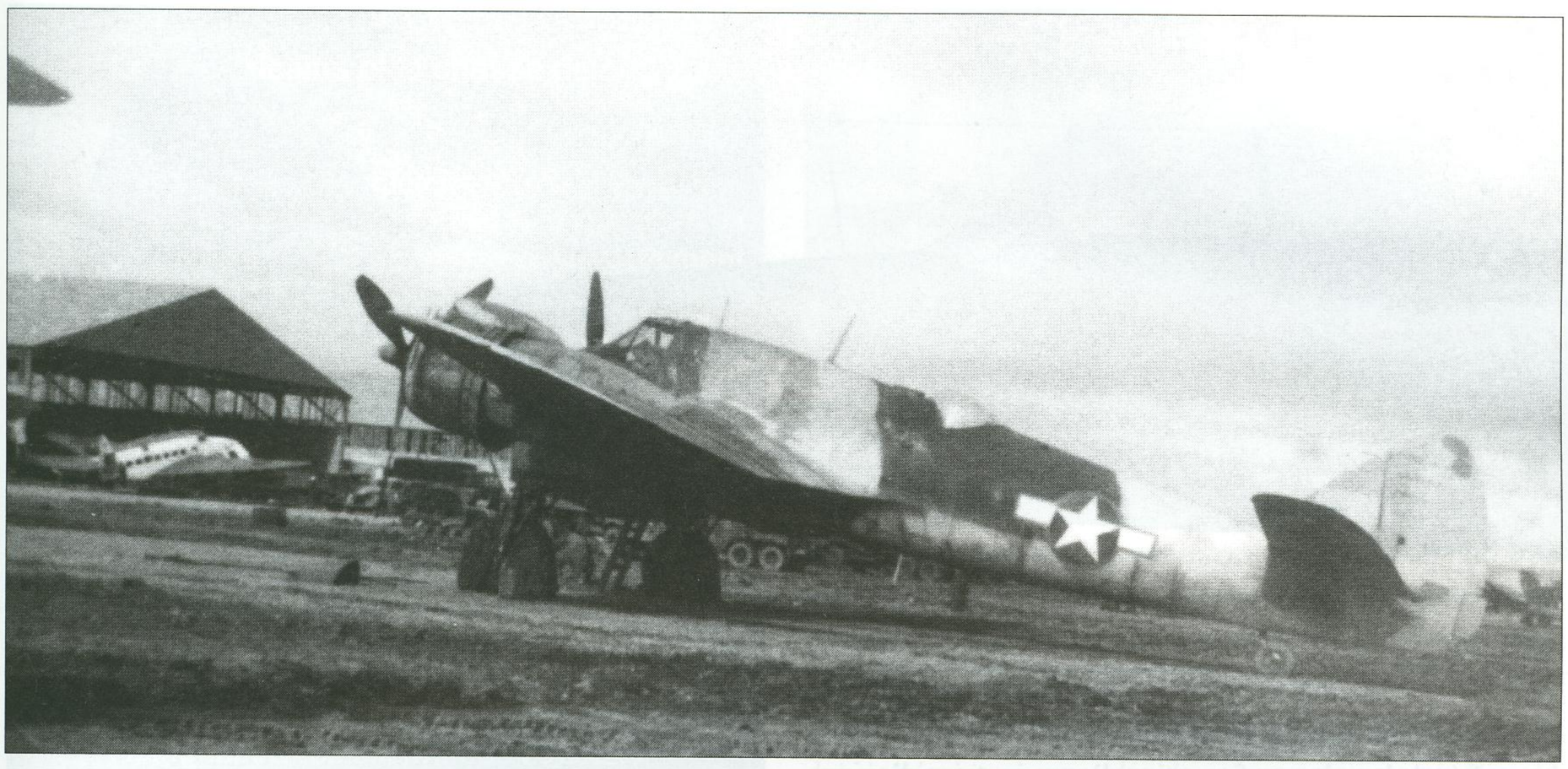
Premiers contacts

Dans la première semaine de septembre 1943, le 417th NFS rencontre son premier avion ennemi. Le *2nd Lieutenant* Jack Kirwan et son opérateur radar, le *Flight Officer* Van Laecken, sont en patrouille au-dessus de la Méditerranée quand un Ju 88 est détecté dans le secteur à la fin de la nuit. Le bombardier allemand est en mission de reconnaissance et vole plutôt bas. Kirwan décide alors de se lancer à sa poursuite en piquant. Se rapprochant à moins de 650 mètres, il tire une longue rafale qui touche le Junkers mais pas assez pour l'abattre. Le Junkers réagit en mettant les gaz, semant assez facilement le Beaufighter de Kirwan qui n'a pas pu se rapprocher une seconde fois pour tirer une nouvelle rafale. Par comble de malchance, le Beaufighter a été endommagé en perdant un morceau du revêtement de son aile droite dans le piqué initial. Kirwan réussit néanmoins à retourner à sa base. Le Ju 88 a probablement pu lui aussi rejoindre sa base et à défaut d'être porté disparu, a pu faire part de son expérience avec les nouveaux venus américains – s'il a pu identifier son agresseur.

Malgré de nombreuses sorties, ce n'est pas avant le 28 mars 1944 que le 417th NFS peut remporter sa première victoire. C'est au *Lieutenant* Ray Jeffrey accompagné du *Lieutenant* Bill Henderson que revient l'honneur d'abattre un Ju 88. Ray Jeffrey se souvient :

« *Nous avions patrouillé très au large sans établir le moindre contact. Comme nous étions à la limite de notre rayon d'action, nous avons viré de bord pour rejoindre la base. J'ai alors décidé d'utiliser mes canons de 20 mm pour vérifier leur rayon de dispersion. Alors que les tirs atteignaient l'eau, j'ai pu remarquer que quelque chose rendait le rayon irrégulier, avec un angle évident sur la gauche. Mon opérateur radar qui était assis à l'arrière, juste derrière les canons (en fait il devait les armer manuellement avant chaque engagement), vérifia les munitions et constata qu'il ne restait que vingt coups pour chaque arme et cela semblait peu sachant qu'il nous restait une longue route à faire; il me suggéra d'arrêter de tirer. Cela me sembla être une idée intelligente et j'ai donc arrêté de tirer et vous savez quoi ? environ cinq minutes plus tard, j'ai reçu un appel de notre contrôle au sol nous signalant qu'il y avait un intrus sur leur écran et ils me donnèrent de suite un cap pour l'intercepter. C'était non loin de Majorque. Ça n'a pas pris beaucoup de temps pour que le* Lieutenant *Henderson ait l'intrus sur son écran et il commença à me donner des caps. À ce moment-là, le soleil pointait à l'horizon, ce qui m'a permis d'avoir un contact visuel alors que nous nous trouvions à 1 200 pieds. C'était un Ju 88 qui allait de la droite vers la gauche à environ 50 pieds au-dessus de l'eau. Le pilote surfait littéralement sur le haut des vagues.*

« *Le Ju 88 était un bimoteur rapide et polyvalent qui tentait constamment de traverser nos écrans. Il était bien capable de nous créer de sérieux problèmes. J'ai commencé mon attaque par l'arrière et quand je me suis trouvé à une centaine de mètres de lui, le mitrailleur arrière du Junkers a ouvert le feu sur moi. Les traçantes sont passées à côté, ce qui m'a permis de tirer juste devant le nez de l'avion. Mes traçantes ont atteint en suivant un arc de cercle l'endroit que j'avais visé et le Junkers a volé droit dessus. J'ai pu deviner de nombreux impacts au niveau du cockpit et au niveau de son moteur gauche. Des coups mortels ont dû être portés au*



Un appareil du 417th NFS à Tafaraoui, en 1943.
Seule la localisation de la photo permet d'identifier l'unité. La présence d'un Hudson de la RAF ne laisse planer aucun doute sur l'aérodrome.
(Photo 417th NFS)

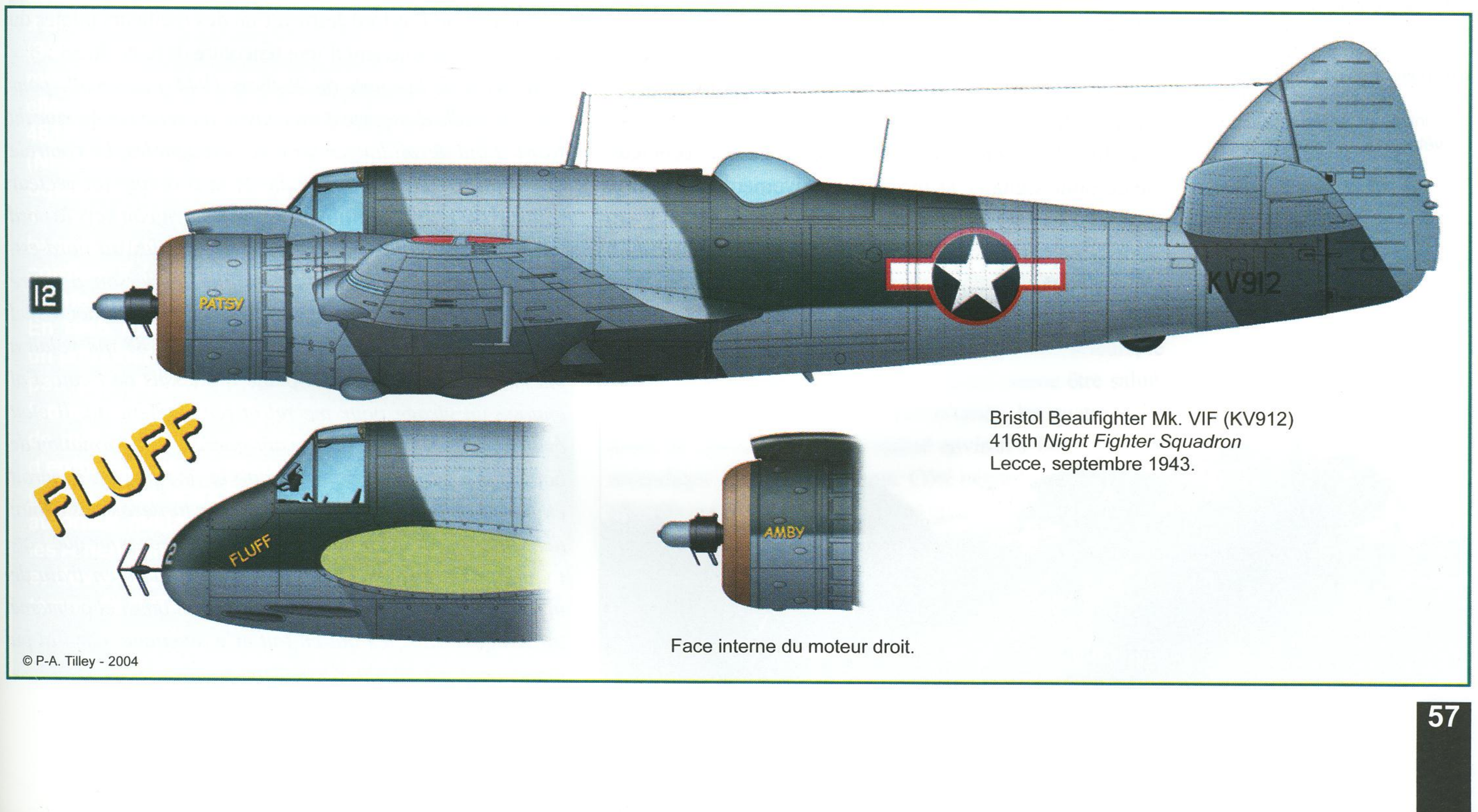
niveau de l'aile car son aile gauche s'est séparée du fuselage. L'avion a basculé sur le côté et a plongé vers le sol. Grâce à la clarté naissante, j'ai essayé de repérer d'éventuels survivants en tournant autour du point d'impact mais je n'en ai vu aucun. Le pilote a dû recevoir des blessures mortelles quand mon tir a atteint le cockpit. En vérifiant les canons, je me suis rendu compte que j'avais tiré que dix coups par armes, ce qui en fait une victime très rapide. »

La présence de l'escadron en Algérie dure six mois. En théorie, il aurait dû se trouver loin des combats, mais les Junkers se sont montrés plus téméraires que prévu. Ils ont tenté à plusieurs reprises de percer l'écran de veille constitué par les patrouilles de Beaufighter pour attaquer les navires alliés. De plus, les Allemands volant au ras des flots, cela rend leur détection difficile par les radars terrestres mais aussi par les Beaufighter. En effet, ceux-ci ne disposent que d'une ancienne génération de radar embarqué, le Mk.IV, totalement inefficace pour intercepter des intrus volant à basse altitude, car incapable d'identifier les échos. De ce fait les interceptions sont plus dues au hasard qu'à la technologie. Seulement quatre victoires aériennes sont à mettre au crédit des escadrons de chasse de nuit américains en Afrique du nord. Ce maigre palmarès est aussi dû au manque de pièces détachées qui a souvent réduit le taux de disponibilité du 417.

L'impuissance des équipages

Les membres du 417th NFS espérent recevoir des Beaufighter VI dotés d'un radar Mk.VIII, car plusieurs demandes ont été faites dans ce sens. Mais ces requêtes ont dû tomber dans les oreilles d'un sourd, car rien n'a bougé. Le commandant du 417th, le *Captain* J.T. Ehlinger, se déplace alors personnellement à Alger pour suivre ce dossier, mais tout ce que l'on lui propose ce ne sont que des Beaufighter encore plus vieux et plus usés que ceux que son unité utilise déjà.

Cette impuissance se révèle au grand jour dans la nuit du 19 septembre, quand deux Beaufighter du 417 sont envoyés en patrouille au large du cap Tenès, à la tombée de la nuit. Ils ont en charge la protection d'un convoi qui vient d'appareiller. Ils doivent prendre position à une trentaine de miles au nord des navires pour avoir le temps d'intercepter

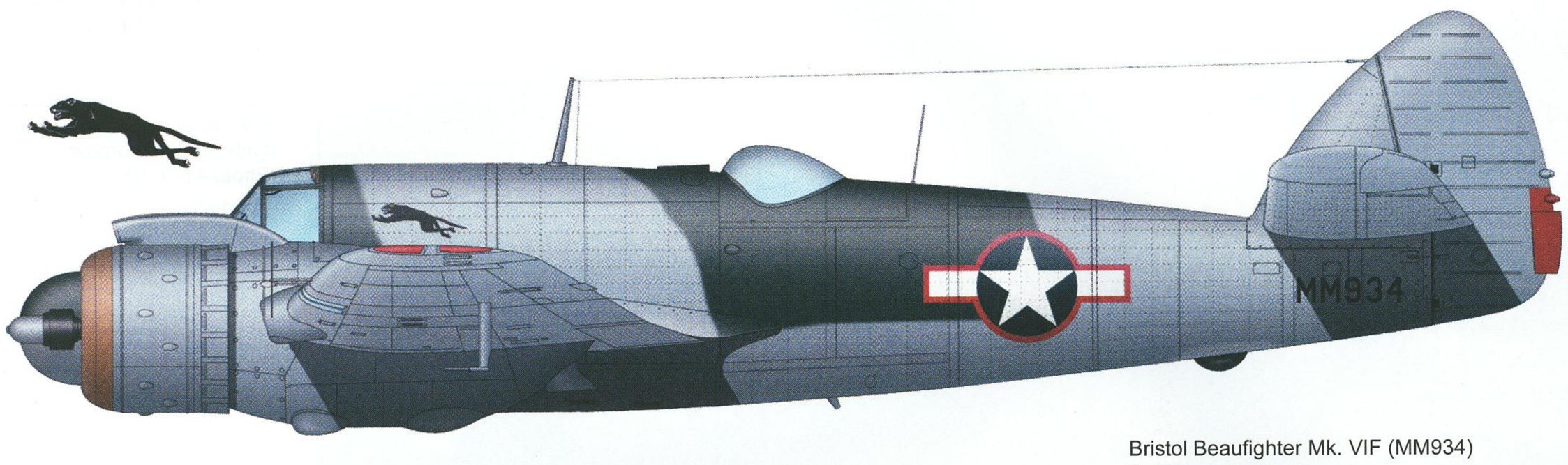


Bristol Beaufighter Mk. VIF (KV912)
416th *Night Fighter Squadron*
Lecce, septembre 1943.

Face interne du moteur droit.

© P-A. Tilley - 2004

Beaufighter



Bristol Beaufighter Mk. VIF (MM934)
Unité inconnue.

© P-A. Tilley - 2004

d'éventuels intrus qui pourraient traverser l'écran. Peu après la tombée de la nuit, une formation d'une vingtaine d'avions est signalée à basse altitude. Malgré l'obscurité, un contact visuel peut être établi alors que les deux équipages américains volent à 8 000 pieds. Les deux avions descendent pour intercepter la formation. Cependant, une fois arrivés en dessous de 300 pieds, l'obscurité est alors totale et les équipages ne peuvent se fier qu'à leur radar désuet. C'est alors que les ennuis commencent, car leur radar se trouve incapable de localiser les Allemands. Au bout de quelques minutes de recherches infructueuses, les Américains décident d'abandonner la partie. Les deux équipages rentrent d'autant plus peu frustrés que des Beaufighter de la RAF, dont certains sont équipés du nouveau radar Mk.VIII, sont intervenus et ont obtenu plusieurs victoires.

Au début de 1944, dans le but de mener ses patrouilles en territoire italien, l'escadron prend ses quartiers à Borgo, en Corse, mais conserve une base en Algérie, à Oran-La Sénia. Cela permet d'intercepter les intrus bien avant qu'ils ne constituent un danger pour les navires alliés traversant la Méditerranée. À cette époque, les quatre unités de chasse de nuit américaines sont présentes dans la région (Sicile et Corse), la plupart encore équipées de Beaufighter. Les patrouilles longent fréquemment les côtes françaises et espagnoles et sont intégrées dans le réseau de protection de la RAF. Les Américains contribuent néanmoins à l'éradication de la Luftwaffe sur ce théâtre d'opérations. Si les attaques de convois deviennent moins fréquentes en 1944, la Luftwaffe envoie régulièrement des avions de reconnaissance pour signaler le moindre mouvement des navires alliés aux *U-Boote* patrouillant dans le secteur de Gibraltar. Le *Lieutenant* Rayford Jeffrey, l'un des meilleurs pilotes du 417th NFS, se souvient d'une rencontre avec un Ju 88 :

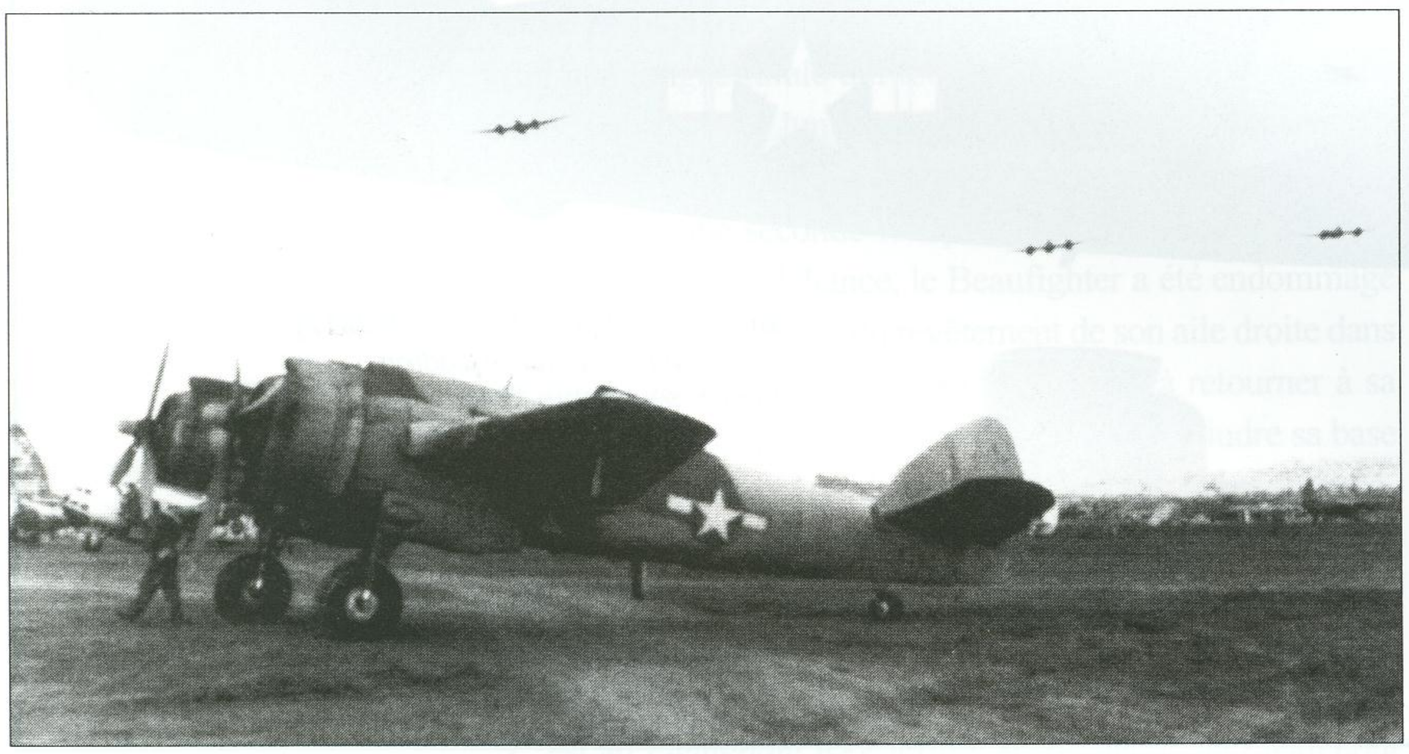
« *Au début de la soirée du 28 mars 1944, j'ai décollé pour une patrouille d'escorte d'un convoi qui venait d'Afrique du Nord et qui devait longer les côtes espagnoles. Le contrôle au sol m'a contacté par radio et m'a donné un vecteur radar pour intercepter un intrus qui se dirigeait vers le nord en direction dudit convoi. Environ 20 miles au nord-est, mon opérateur radar, le lieutenant Bill Henderson, a repéré un écho sur son écran et j'ai pu avoir un contact visuel quelques secondes plus tard. C'était un Ju 88 qui volait à vitesse élevée à 50 pieds à peine au-dessus de l'eau. J'ai engagé un virage pour me retrouver derrière lui. Il était évident qu'il représentait l'avant-garde d'une formation de bombardiers bien plus importante et une fois qu'il aurait établi la position exacte du convoi, il ne tarderait pas à faire demi-tour après avoir donné les coordonnées pour que l'attaque puisse être exécutée. Alors que j'étais en train de m'aligner dans ses 6 heures, il m'a vu lui aussi et a entamé un virage à 180°, ce qui en fait m'a avantagé, car j'ai pu manœuvrer sur lui plus facilement.*

Victoires confirmées sur Beaufighter
417th *Night Fighter Squadron*

11.11.43	1st Lt C.R. McCray	
	F/O R.D. Hamilton	Do 217
02.02.44	2nd Lt R.A. Jeffrey	
	2nd Lt W.A. Henderson	Ju 88
28.03.44	idem	Ju 88
16.04.44	1st Lt W.G. Groom	
	F/O H.L. Roth	Ju 88
13.05.44	Capt C.R. McCray	
	F/O R.D. Hamilton	He 177
20.07.44	2nd Lt R.W. Inglis	
	F/O T.E. Hearne	non ident.
03.08.44	1st Lt W.R. Williamson	
	2nd Lt D.B. Cordell	Ju 188
28.11.44	1st Lt T.A. Deakyne	
	1st Lt R.E Perkins	Ju 188
28.12.44	1st Lt M.D. Campbell	
	2nd Lt R.J. McCullen	Ju 290

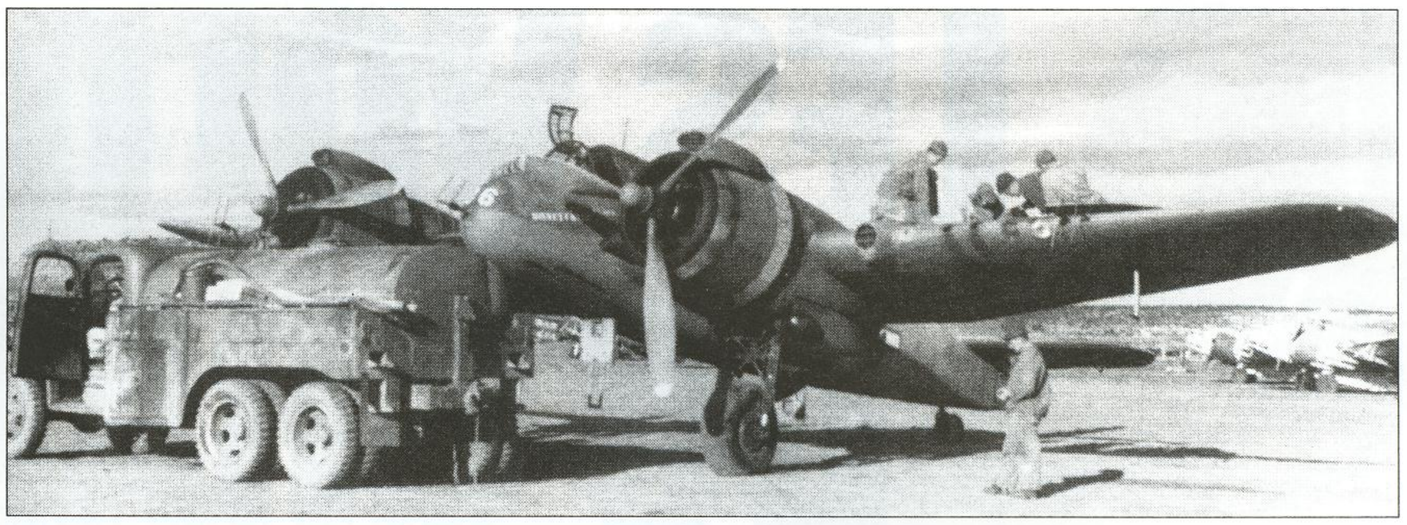
Plus deux probables et 15 avions endommagés.
Pour les autres escadrons de chasse de nuit sur Beaufighter, les chiffres sont :
414th NFS 8/1/1, 415th NFS 11/5/1, 416th NFS 4/2/1.

Trois Beaufighter du 417th NFS viennent de décoller et vont survoler l'un de leurs congénères sur le terrain de Tafaraoui. Ces patrouilles nocturnes déboucheront rarement sur des interceptions en raison de la vétusté du radar utilisé par les Américains. (USAF)



Les Américains et la chasse de nuit

Alors que la bataille d'Angleterre s'enlise, le combat aérien prend une nouvelle forme. Brusquement, la Luftwaffe passe à une offensive essentiellement nocturne, entraînant la RAF sur un nouveau terrain. S'engage alors une course à la technologie entre les Allemands et les Anglais, dont les Américains sont complètement exclus dans un premier temps.
Au moment de Pearl Harbor, les Américains ne connaissent rien à cette nouvelle guerre, malgré l'intérêt certain qu'ils lui portent. Quand en 1942 les Japonais bombardent chaque nuit les positions des Marines à Guadalcanal, ils se rendent compte à quel point ils sont déficients dans ce domaine. Dans la foulée, Northrop reçoit un contrat pour dessiner, mettre au point et fabriquer un chasseur de nuit dédié, le P-61 Black Widow. Quant aux Anglais, ils apportent leur aide en fournissant le radar.
Toutefois, ce nouvel avion ne pouvant pas être mis en service avant deux ans, l'AAF doit recourir aux expédients. Un certain nombre de Douglas A-20 Havoc sont transformés en chasseurs de nuit, sous la dénomination de P-70. Bien que ses performances laissent à désirer, il est envoyé dans le Pacifique dans l'attente du P-61. En Méditerranée, la situation est bien différente, car l'AAF ne dispose pas de Havoc en nombre suffisant pour les transformer en P-70. Les Américains se tournent vers la RAF pour s'approvisionner en matériel, mais aussi pour obtenir son expertise en matière de tactiques. Les premières unités sont envoyées en Méditerranée, où le ciel est moins encombré. Les Américains ne sont opérationnels en Grande-Bretagne qu'à partir de juin 1944 seulement.
Cependant, les Américains ne pourront jamais rattraper leur retard et au final les moyens déployés seront faibles comparés aux efforts pour équiper les unités de chasse ou de bombardement. Seulement 17 *Night Fighter Squadrons* seront déployés outre-mer (ETO, MTO, PAC); ils seront crédités de 171 victoires confirmées (plus une dizaine de V-1) alors que plus de 1 200 *Squadrons* ont existé pendant la guerre ! Ce n'est pas avant octobre 1942 que des unités spécifiques pour l'entraînement sont créées sur le territoire américain (348th, 349th et 420th NFS), chacune avec des missions spécialisées. Indépendantes au départ, elles forment le 15 juillet 1943 un groupe unique, le 481st *Night Fighter Operational Training Group* (NFOTG), basé en Floride, auquel un quatrième *Squadron* (424th) vient s'ajouter en novembre. Le 1er avril 1944, avec la réorganisation des unités basées sur le continent américain, cette mission est confiée à la 450th *Base Unit* qui dispose des mêmes moyens.
En 1945, moins de 500 pilotes américains ont reçu un entraînement pour la chasse de nuit, ce qui est peu par rapport aux 35 000 pilotes de chasse formés entre 1939 et 1945. Mais pour les chasseurs de nuit, la guerre sera tout autant meurtrière; 185 d'entre eux ne survivront pas au conflit. Après la guerre, cette branche recevra toute l'attention des autorités militaires et quelques années plus tard, les Américains auront largement comblé leur retard et deviendront le fer de lance de la défense tout temps de l'OTAN.



Un Beaufighter Mk. VIF du 416th NFS, équipé d'un radar d'un modèle ancien, à Grotaglie, en septembre 1943. Le numéro de série de cet appareil, baptisé « Honeychile », est malheureusement masqué en partie par un mécanicien. (USAF)

« *Je me suis rapproché à 700 pieds et ai ouvert le feu. Le recul des canons de 20 mm a fait chuter ma vitesse rapidement. Mes armes étaient alimentées par une combinaison de munitions anti-blindage, incendiaires et perforantes. Beaucoup d'obus se sont dispersés, mais j'ai pu noter quelques impacts. Soudain, j'ai remarqué un objet qui s'est détaché de l'avion alors que je me trouvais à 400 pieds de lui; je n'avais aucune idée de ce que cela pouvait être. Au même moment, j'ai entendu le bruit caractéristique des impacts de balles tirées par le mitrailleur allemand qui était somme toute assez doué. L'une de ces balles a pénétré dans le cockpit par dessous et m'a atteint au pied. J'ai tiré à mon tour et j'ai épuisé mes munitions avec une longue rafale de 20 mm. Le tir a atteint sa cible et des morceaux d'aile et de fuselage se sont détachés du Ju 88. Parmi les débris, on pouvait voir la verrière du cockpit. Le pilote a perdu le contrôle de sa machine qui a piqué vers la mer, l'a heurtée violemment et a coulé dans la foulée. Il était à si basse altitude que le pilote n'a pas eu le temps de réagir. Je suis remonté à 3 000 pieds pour signaler à la radio que j'avais envoyé l'intrus au tapis.* »

Ce que le lieutenant Jeffrey ignore c'est que l'une des balles du mitrailleur allemand a endommagé le système hydraulique, l'obligeant à faire un atterrissage forcé dans la nuit. La manœuvre délicate a partiellement réussi, mais une des bretelles de son harnais l'a blessé légèrement en sautant. Après *debriefing*, les services de renseignement ont conclu qu'ils avaient abattu un avion éclaireur. Il semble que 70 avions avaient été détectés sur zone, prêts à intervenir, mais la destruction de l'avion éclaireur avait permis de faire échouer cette tentative.

Un bilan honorable

Les quatre unités de chasse de nuit américaines ont été handicapées dès le début, bien sûr, par l'utilisation d'avions âgés et usés, mais aussi par un manque chronique de rechanges L'activité ennemie aérienne avait nettement baissé d'intensité au moment où elles ont été déployées. S'il n'y avait pas eu quelques raids allemands contre les convois, les équipages américains n'auraient pas eu grand chose à faire, il faut l'avouer. Si l'on tient compte de tous ces facteurs, le travail qu'elles ont accompli peut quand même être salué. En 18 mois d'opérations en Méditerranée, les quatre escadrons de chasse de nuit ont réalisé environ 5 000 sorties et revendiqué 32 avions ennemis. Côté négatif, 45% de leurs effectifs ont été détruits au combat ou dans des accidents liés aux opérations. Toutefois, elles ont largement contribué à maintenir les pertes en navires à des niveaux acceptables.
Le 417th NFS gardera ses Beaufighter jusqu'à la fin et ne commencera sa transformation sur P-61 qu'au printemps 1945, alors qu'ils stationne à St-Dizier en France.

LES VOLONTAIRES DU GRAND NORD

LES SUÉDOIS DE LA F 19 EN FINLANDE

Une poignée de volontaires est venue apporter le soutien officieux du gouvernement suédois à la Finlande dans son juste combat contre l'agresseur soviétique.
Sous-équipés, dans un froid intense et des conditions sanitaires déplorables, ces aviateurs ont accompli un travail remarquable.

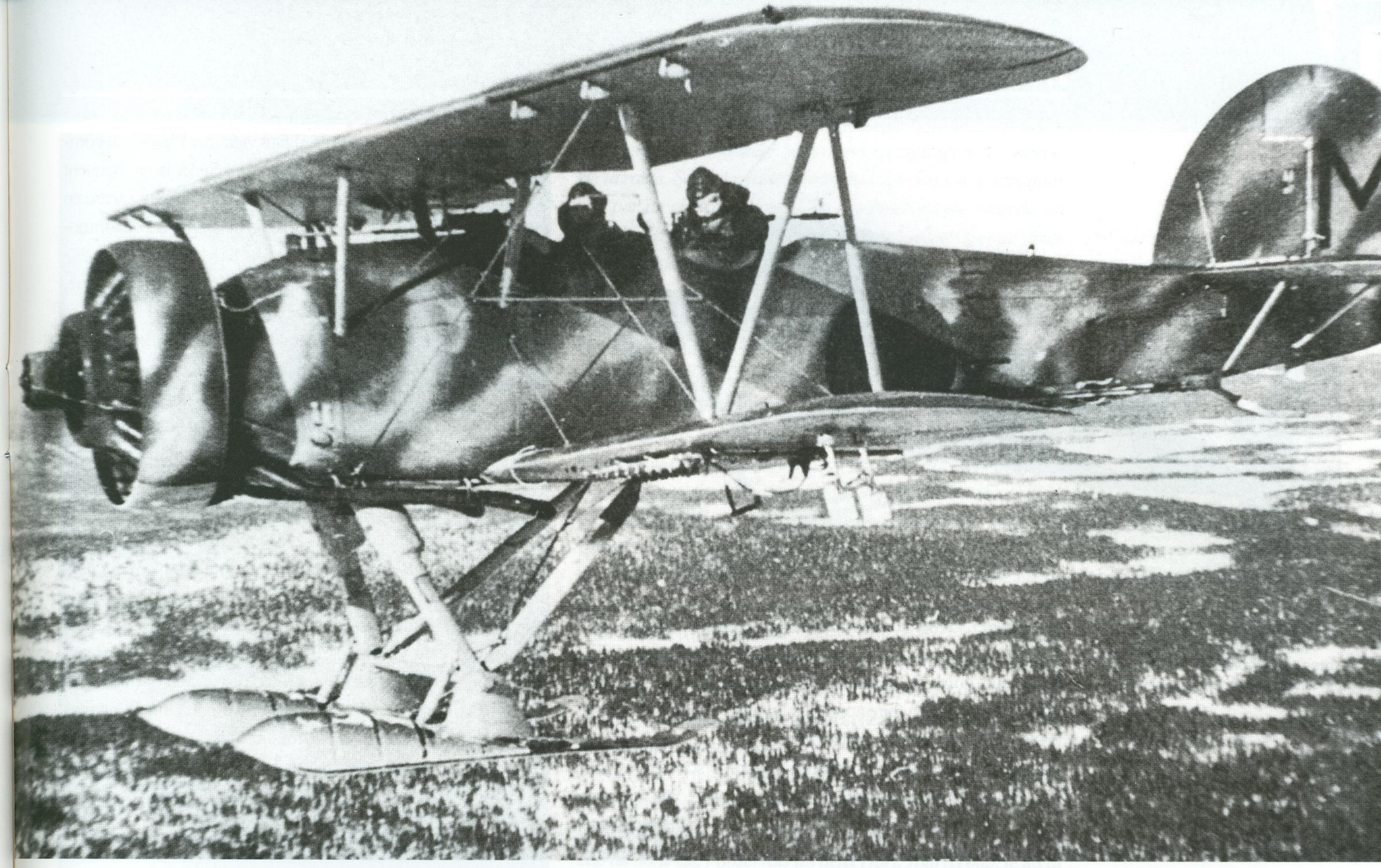
Texte
Rolf Jonsson

Traduction et adaptation
Christophe Reverchon

LA SIGNATURE DU pacte de non-agression entre l'Allemagne et l'URSS le 23 août 1939 scelle le sort de la Pologne, mais elle laisse aussi les mains libres à Staline pour intervenir dans les pays baltes et en Finlande. Cette dernière, d'ailleurs, ne tarde pas à recevoir les demandes de rectification de frontière de la part de son puissant voisin. Les négociations sont rapidement rompues, mais les Soviétiques entendent bien faire valoir leurs droits. Le 30 novembre 1939, ils envahissent la Finlande. Ce conflit, qui prend le nom de « guerre d'Hiver », déclenche un élan de sympathie envers la Finlande dans les principales nations du monde libre. Confrontée à un environnement international incertain et dangereux, la Suède souhaite simplement « venir en aide à ses frères de l'Est ». Soucieux de conserver sa liberté de manœuvre, le gouvernement suédois n'entend pas remettre en cause la neutralité du royaume, mais il peut prêter des hommes et des avions.

LA CONSTITUTION DU DÉTACHEMENT

Le 12 décembre 1939, l'état-commandant de la Flygvapnet commence à organiser le recrutement de volontaires pour servir au sein d'une unité aérienne en Finlande. Le 14 décembre, le gouvernement suédois autorise la création d'une unité d'aviateurs volontaires. Le capitaine Bjuggren se rend au QG des forces finlandaises pour discuter des conditions opérationnelles dans lesquelles l'unité sera employée. Le personnel est recruté et le matériel rassemblé entre le 20 et le 30 décembre 1939; durant la même période une base est inspectée dans le nord de la Finlande. On prévoit de doter l'unité de douze J 8 (Gloster Gladiator) et de quatre B 4 (Hawker Hart). Le 15 décembre, le gouvernement donne son feu vert pour la fourniture des avions. Les douze Gladiator et les quatre Hart sont transférés officiellement le lendemain du gouvernement suédois au gouvernement finlandais, sans contrepartie financière.
Le 19 décembre, les aviateurs du corps de volontaires suédois sont constitués en unité. Initialement baptisée F 101, celle-ci comporte un état-major, un escadron de chasse, un groupe de bombardement, un groupe de transport et une unité de maintenance. L'effectif total est d'environ 250 hommes et 2 femmes. Un document finlandais daté du 4 janvier 1940 attribue à l'unité la désignation (finlandaise) *Lento* R 5, mais le 8 janvier, elle est finalement renommée *Flygflottiljen* 19 ou F 19, une désignation qui s'inscrit dans la logique du système d'identification des unités suédoises. L'état-major et les personnels au sol sont acheminés par train à Veitsiluoto entre le 28 et le 31 décembre. La F 8 basée à Barkaby fournit douze pilotes de chasse, 100 officiers et mécaniciens et douze Gladiator J 8; la F 4 de Frösön neuf pilotes de bombardiers, 75 officiers et quatre Hart B 4. Les autres volontaires, une quarantaine au total, proviennent de plusieurs autres unités de la Flygvapnet. Au total 240 hommes et deux femmes gagnent la Finlande en train, en tant que simples civils, sans uniforme et après avoir officiellement démissionné des forces aériennes suédoises.
Du 1er au 11 janvier 1940, les équipages suédois gagnent la Finlande par la voie des airs. Le premier déploiement s'effectue depuis Hägemäs (Stockholm), via Frösön et Boden, jusqu'à Veitsiluoto. Mais certains appareils resteront momentanément bloqués à Ljusdal, Vännäs et Boden en raison des conditions météo. L'officier désigné pour prendre le commandement de la F 19 sur sa nouvelle base finlandaise est le commandant Hugo Beckhammar; son second est le capitaine Björn Bjuggren. Les pilotes sont placés sous les ordres du capitaine Ake Södeberg. La mission principale assignée aux Suédois est la défense d'Uleaborg, de Kemi et de Tornea contre les attaques sovié-



tiques. Les sirènes d'alerte retentissent pour la première fois à Veitsiluoto le 3 janvier, mais les bombardiers russes ne parviennent pas à trouver leur objectif.

Le 6 janvier 1940, le thermomètre affiche -32° C ! Impossible de faire décoller un avion. C'est tout juste si trois hommes sont en état d'actionner une manivelle. Le 9 janvier, la plupart des avions ont fini par arriver à Veitsiluoto, après être restés bloqués en Suède à cause du mauvais temps. La F 19 est enfin prête au combat.

Ce même 9 janvier, l'unité reçoit ses premiers ordres opérationnels du Corps des Volontaires Suédois : mener des missions de reconnaissance et d'attaque contre une base aérienne soviétique située sur le lac de Salmijärvi, ainsi que contre les troupes ennemies à l'est et au nord-est de Kemijärvi; assurer du mieux possible la défense aérienne des villes d'Oulu, de Kemi et de Tornea.

Le petit contingent aérien envoyé en Finlande doit contrer la menace soviétique dans le nord de la Finlande. Il lui faut des munitions, de la nourriture, de l'eau et mille et une autres choses : ce qui exige une planification minutieuse, alors qu'en même temps l'urgence est extrême. Le plus difficile est de coordonner les mouvements des hommes et du matériel. Les premiers jours relèvent plus de la pagaille organisée que d'autre chose. Très vite cependant, une réelle fraternité d'armes s'établit avec les Finlandais, ainsi que le rapporte Hugo Beckhammer. Et le fait que les Soviétiques alignent des effectifs presque dix fois supérieurs aux leurs ne semble pas effrayer les volontaires suédois.

Les forces aériennes finlandaises, ou Ilmavoimat, sont déployées sur le front de Carélie et n'ont aucun avion à opposer aux Soviétiques dans le nord de la Finlande : les trois régiments aériens de l'Ilmavoimat combattent dans le sud. Jusqu'à l'arrivée des volontaires suédois, à la fin décembre 1939, il n'y a aucun appareil finlandais au nord d'une ligne Vaasa-Repola.

LE FROID EST GLACIAL

Le choix de Veitsiluoto comme base principale du détachement suédois a été dicté par son éloignement du front, qui la met pratiquement hors d'atteinte des Soviétiques, à l'inverse des bases avancées. De fait la base ne connaîtra que deux alertes (les 3 et 14 janvier) durant toute la durée du conflit.

La contrepartie de cette sécurité est évidemment la distance importante qui sépare Veitsiluoto des bases avancées : il faut compter 40 minutes de vol pour atteindre « Oskar », une heure pour « Nora » ou « Svea », 30 minutes pour « Ulrik ». Et on ne peut compter que sur 5 ou 6 heures de clarté par jour, à condition que la météo soit favorable.

Il est également envisagé de coopérer de façon plus étroite avec les forces terrestres finlandaises établies à Rovaniemi : deux bases avancées sont préparées à cet effet, à Olakjärvi (en réaménageant le terrain avancé « Oskar ») puis à Rovaniemi même. Par ailleurs les terrains avancés « Nora » et «Svea » seront progressivement déménagés vers Kemijärvi, dès que deux pistes y auront été aménagées. De même « Ulrik » doit être décalé à Uleaborg, dont l'aérodrome peut accueillir six avions. Fin mars, « Ulrik 2 » (Vaala) est transféré à Pudasjarvi, à 90 kilomètres au nord-est d'Uleaborg. Il est cependant prévu que la maintenance des avions continuera d'être assurée à Veitsiluoto , du moins jusqu'au dégel de printemps. Le 9 mars, tous les vols de reconnaissance liés à la mise en œuvre de ces projets sont interrompus; quatre jours plus tard, le plan est annulé.

L'arrivée des avions et la surveillance régulière du champ de bataille qu'elle permet d'assurer constituent un atout inappréciable pour les forces finlandaises : désormais l'ennemi ne peut

Le Hawker Hart « M » de la F 19 porte l'inscription « HÄMNAREN » (le vengeur) autour du fuselage.
Pour le retour en Suède, le svastika bleu a été remplacé par un disque noir.
(Toutes les photos proviennent de la collection de l'auteur)

Classique mais belle, cette vue du Gladiator « K » habituellement piloté par Ake Söderberg, à Veitsiluoto en janvier 1940.

plus espérer garder longtemps secrets les mouvements qu'il effectue et les bombardiers russes ne sont plus libres de survoler à leur guise le nord de la Finlande. Les Finlandais n'hésiteront jamais à faire appel aux Suédois pour des missions de reconnaissance et de bombardement.

Dans un premier temps, quelques appareils sont envoyés à Svea pour effectuer des vols de reconnaissance, tandis qu'un unique Hart est basé à Nora, un terrain avancé situé à proximité du front. L'apparition des Gladiator sur la base « d'Ulrik » rend manifestement les Russes très circonspects. Ainsi le 16 janvier, les pilotes des deux Gladiator qui y sont stationnés constatent que leurs mitrailleuses ne fonctionnent pas. Vingt minutes plus tard cependant, les deux Suédois décollent et bien que désarmés, sèment la panique au sein d'une formation de bombardiers russes, qui fait demi-tour. On verra très souvent par la suite des équipages de bombardiers soviétiques se délester de leurs bombes avant d'avoir atteint leur objectif à la seule vue d'un unique Gladiator, voire d'un Hart. L'apparition des chasseurs suédois est également une surprise complète pour les civils finlandais.

Les bombardiers russes sont pourtant bien armés et ils sont capables d'encaisser bien plus de dégâts que les chasseurs monoplaces, dont la puissance de feu est par ailleurs insuffisante. Ils constituent donc des adversaires coriaces. Mais les Russes semblent terrifiés à l'idée d'aller s'écraser dans ce pays glacial et inhospitalier et ils préfèrent fuir du plus vite qu'ils le peuvent, même lorsqu'ils sont interceptés en deçà de leurs lignes. Il est rare qu'ils parviennent à accomplir leur mission : bien souvent, ils se réfugient dans les nuages et font demi-tour vers leur base. Ce genre de réaction se répétera tout au long de la guerre d'hiver : les Suédois parviendront régulièrement à effrayer l'ennemi, parfois sans même tirer un seul coup de feu.

L'hiver 1940 est par ailleurs l'un des plus froids qu'on ait connu, ce qui ne rend que plus méritoires les efforts consentis par les volontaires. Le thermomètre descend régulièrement sous les -30° C et le vent rend encore plus inhumaines les conditions de vie et de travail. En dépit du froid atroce, le personnel au sol doit s'activer à camoufler les avions parmi les arbres et les tentes. Les mécaniciens doivent travailler à mains nues pour changer les moteurs et les maintenir à température. Les moteurs des avions doivent être réchauffés au moyen de gros poêles à paraffine, ce qui prend entre deux et trois heures. Simultanément l'huile moteur doit être chauffée à une température de 100° avant d'être reversée dans les carters. Ce n'est qu'alors que le moteur peut être lancé. Si le décollage est annulé, il faut vidanger l'huile et recommencer la procédure depuis le début. Les Suédois en viennent presque à plaindre les mécaniciens russes, qui doivent mettre en route des groupes entiers de bimoteurs et même de quadrimoteurs, avant chaque raid !

Les volontaires suédois accomplissent un travail magnifique, mais le commandant des *Lapplandsgruppen* (les armées finlandaises de Laponie), le général Kurt Martti Wallenius, dont l'état-major est installé à Kylma, au sud de Rovaniemi, exige toujours plus. Wallenius est un chef remarquable, mais sa mentalité reste typique de l'armée de Terre. Il a beau avoir dans son état-major un officier chargé de la coordination tactique, il ne comprend rien aux impératifs tactiques de la guerre aérienne et à la nécessité d'éviter les pertes inutiles. C'est sans doute à lui que les Suédois doivent la mauvaise réputation dont ils pâtissent dans certains milieux militaires finlandais. Wallenius refusera toujours d'admettre que les volontaires suédois font de leur mieux, malgré leurs effectifs dérisoires, les conditions climatiques effroyables et l'infériorité technique de leurs avions. Fermé le plus souvent à toute discussion, il donne ses ordres sans prendre en considération les préoccupations des aviateurs. Comme beaucoup de militaires de l'époque, il ignore à peu près tout de la guerre aérienne. Il est vrai que la notion même de coopération entre les différentes armes est encore embryonnaire à l'époque.

Les Suédois passent à l'offensive

Le 12 janvier marque un tournant dans la guerre d'hiver : pour la première fois, les Suédois lancent une mission offensive, avec des chasseurs et des bombardiers. Outre les objectifs désignés, ils attaquent également une unité d'état-commandant soviétique

Les avions doivent décoller de Veitsiluoto en deux groupes, à 9 heures et 10 heures, mais tous prennent du retard, car les armes de bord sont bloquées par le gel. Le capitaine Ake Södeberg, qui est le leader du premier groupe, décolle le premier; à 2 000 pieds au-dessus de Kemijärvi, il met le cap au 240, comme prévu. La météo a annoncé 20 à 50 km de visibilité, avec une couche de nuages à 2 000 mètres — autrement dit aucun appareil ennemi ne peut espérer passer inaperçu. Avant l'attaque proprement dite, les avions doivent se poser à « Oskar », la base avancée aménagée près d'Olkajärvi, afin de refaire les pleins et de charger les bombes. Les premiers appareils n'y atterrissent qu'à midi, en raison du retard initial. Il ne reste plus que deux heures de jour avant le coucher du soleil et les mécaniciens travaillent d'arrache-pied dans le froid glacial pour qu'ils puissent redécoller à temps. Mais à nouveau, le givre complique le montage des bombes sur les avions.

Au moment où les deux groupes d'attaque s'apprêtent à redécoller « d'Oskar » — alors qu'ils ont déjà près de trois heures de retard sur l'horaire prévu — l'alerte retentit. La moitié des chasseurs décolle en toute hâte pour contrer cette attaque imprévue des bombardiers russes.

La sirène d'alerte sonne définitivement le glas du beau plan d'attaque surprise selon deux directions différentes, que les Suédois avaient si soigneusement élaboré. Il doit être abandonné. Les deux groupes, composés chacun de deux Hart et de quatre Gladiator, décollent finalement à 13h10 et suivent en formation serrée la route Kemijärvi-Märkäjärvi, en direction de Salla.

Le premier Hart est piloté par Mörne; il a pour observateur le

La vie quotidienne à Veitsiluoto

Qu'ils soient navigants ou rampants, les volontaires suédois qui ont servi en Finlande ont tous souligné dans leurs témoignages l'extrême précarité des conditions d'existence sur la base principale et sur les terrains avancés. Qualifier d'austère cette vie dans le froid, la neige, le mauvais temps et sous la menace permanente de l'ennemi, serait rester bien en deçà de la réalité. Il faudrait plutôt parler de survie. Les seuls éléments de réconfort sont les trois solides repas absorbés quotidiennement et la perspective de rentrer un jour chez soi.

À Veitsiluoto, la base a été construite pratiquement à partir de rien. On s'efforce de rendre l'endroit un peu plus vivable; les civils finlandais, qui entendent fréquemment les bombardiers russes vrombir au-dessus de leurs têtes, apportent volontiers leur aide. L'eau chaude est rare et lorsqu'il en y a, c'est la bousculade aux douches : les derniers arrivés ont toutes les chances de devoir achever leur toilette à l'eau glacée. Mais même une douche quotidienne n'est pas suffisante : « *On se sentait sale en permanence, quel que soit le nombre de douches qu'on pouvait prendre* », a raconté un témoin.

Le principal objet de plainte reste cependant la nourriture. Il s'agit le plus souvent de rations militaires, bien que l'armée ait fourni une cuisine roulante. « *Si vous aimez les légumes, le jambon et les boulettes de viande trois fois par jour, vous vous seriez plu là-bas* ». Parfois un avion revenant de l'arrière rapporte à la base des denrées particulièrement recherchées. Les plus appréciées sont les bonbons, les cigarettes, le tabac à priser et les fruits. Les hommes ne demandent en fait pas grand chose, mais ils aimeraient trouver un endroit où se procurer divers objets. Pour les fumeurs en particulier, dénicher des cigarettes devient une obsession. Ceux qui ne se sont pas munis de réserves abondantes — ou qui n'ont personne pour leur en envoyer depuis la Suède — se sont vite retrouvés à court de tabac. Et il n'existe aucun endroit où s'en procurer. « *Tout ce qu'on pouvait espérer, c'est que quelqu'un vous laisse tirer quelques bouffées de sa cigarette.* » Faire blanchir son linge relève du roman d'aventure : « *Parfois on arrivait à récupérer son linge, mais une fois sur deux, on se retrouvait avec les affaires de quelqu'un d'autre !* ».

Pourtant la plupart des anciens volontaires concluent le récit de leurs misères en affirmant qu'ils ne regrettent pas de s'être trouvés là, malgré toutes les difficultés. « *Nous n'étions pas venus là en vacances. Nous avions une tâche importante à accomplir.* »

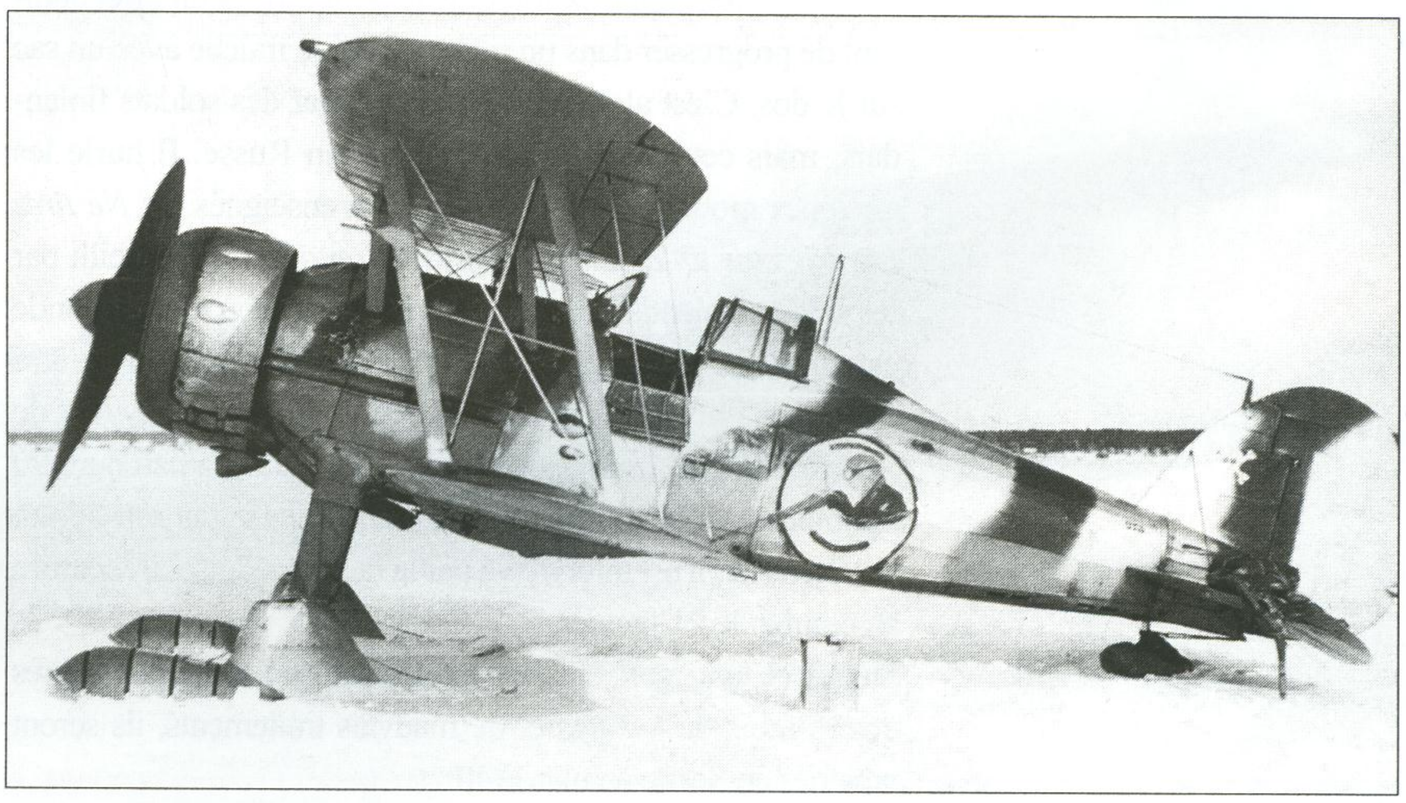
commandant Beckhammar, qui commande le dispositif. Juste avant Märkäjärvi, Beckhammar repère une importante colonne de troupes russes. Emmitouflés jusqu'aux yeux pour se protéger du froid, les soldats marchent en longue procession sur la route, accompagnés par divers véhicules qui se déplacent lentement. Il n'y a pas à hésiter : à l'attaque ! La chaussée est bordée de hautes congères de neige et au-delà la couche de neige est si épaisse que les soldats n'ont guère la possibilité de quitter la route — les véhicules encore moins. Beckhammar mène ses Hart à l'attaque de la colonne, au sein de laquelle il distingue maintenant des attelages transportant probablement des munitions et quelques camions. Les Suédois lâchent leurs bombes en chapelet, avec des résultats dévastateurs. L'un des pilotes de Gladiator, Ian Iacobi, a décrit en ces termes l'explosion des munitions :

« *Alors que nous escortons le groupe d'attaque sur l'axe Märkäjärvi-Salla, nous repérons une colonne compacte sur la route de Salla. Les Hart attaquent les premiers, puis c'est à notre tour. Nous lâchons d'abord nos bombes, puis nous commençons à mitrailler les troupes en zigzaguant au-dessus de la route. Soudain, juste devant moi, un caisson à munitions tiré par un cheval explose. L'un des Hart qui me précède, ou l'un des Gladiator qui me suit, vient de le toucher. La puissance de l'explosion est telle que le cheval est projeté en l'air, juste à ma hauteur ! Je passe, mais de justesse : un des brancards a frôlé mon aile droite ! J'ai bien failli percuter ce cheval.* »

Immédiatement après leur attaque, les pilotes suédois restent d'abord collés au sol, avant de remonter vers 1 000 mètres à l'approche de leur objectif suivant. Ayant aperçu plusieurs chasseurs I-15 parqués sur la glace à Märkäjärvi, ils piquent à nouveau et larguent leurs bombes de 12 kg sur trois appareils russes. La DCA soviétique ouvre le feu, illuminant le ciel d'un impressionnant feu d'artifice. Alors que l'attaque bat son plein, l'un des I-15 réussit à décoller, mais juste au moment où il va parvenir à portée de tir derrière l'un des Gladiator, il est touché par les balles du sous-lieutenant Iacobi : décrivant une trajectoire d'interception parfaite, celui-ci a pu ouvrir le feu quelques secondes avant que le pilote soviétique ne puisse descendre le Gladiator qu'il poursuivait. Le I-15 bascule et s'abat en flammes. Le troisième chasseur russe est détruit alors que son pilote s'apprêtait à monter à bord.

C'est alors que l'un des pilotes de Gladiator, Martin Wennerström, voit le Hart du sous-lieutenant Sterner percuter celui que pilote Arne Jung : « *Tout en reprenant de l'altitude, cap au nord-est, j'observais les deux Hart. Tout à coup, je les ai vus basculer vers le sol, en semant des parachutes.* »

Jung se dirige alors vers Salla à environ 1 000 mètres d'altitude, tout en effectuant des manœuvres d'esquive. Derrière lui et une centaine de mètres plus haut, Sterner se livre lui aussi à de violentes manœuvres pour éviter les tirs de la DCA. Soudain il pique brutalement et se retrouve à la même hauteur que le Hart de Jung. Les deux appareils volent côte à côte, tout en continuant à zigzaguer. C'est alors que la collision se produit : le choc est violent, l'hélice de Sterner sectionne le bâti moteur du Hart de Jung. Plus tard Sterner racontera qu'il a cru à ce moment avoir été atteint par la DCA russe. Jung constate que son Hart est incontrôlable et par deux fois il se retourne pour crier à son observateur, le sergent Sundsten, d'abandonner l'appareil. Il hurle « *Hoppa !* » (saute !) à plusieurs reprises et croit que Sundsten a compris la situation. Mais en fait l'observateur n'arrive pas à évacuer l'avion. Fort heureusement, le Hart ne plonge pas comme une pierre : il tombe en feuille morte et à une cinquantaine de mètres, il se rétablit de lui même. Il heurte alors un premier bouleau, puis un second et Sundsten est éjecté



Peu avant le retour en Suède, les svastikas finlandais sont effacés sur les appareils de la F 19.
Certains pilotes appliquent un disque noir, d'autres en profitent pour décorer leur appareil d'un insigne personnel.

Par une température qui descend toutes les nuits en dessous de 30° C, il est indispensable d'être bien protégé. Cet accoutrement ne facilite pas vraiment la tâche des mécaniciens, contraints de travailler à mains nues. Pourtant, aucun cas de gelures graves ne sera relevé pendant le séjour de la F 19 en Finlande.

à travers le plancher. Son parachute, qui est toujours fixé sur son dos et l'épaisse couche de neige amortissent le choc, il est indemne ! Jung, lui, a pu sauter en parachute, ainsi que Sterner. En revanche l'observateur de ce dernier, Zachau, est resté à bord de son avion.

Mais des I-15bis soviétiques viennent orbiter au-dessus des lieux du crash et Sundsten est contraint de se cacher sous un bouleau. Lorsque les chasseurs russes s'éloignent, il peut enfin récupérer dans l'épave des skis et un sac à dos contenant une tente monoplace, une boussole, de la nourriture, un pot de miel et un réchaud à alcool. Sundsten est originaire du Nord de la Suède et il est donc bien préparé à l'épreuve de survie qui l'attend — sauf que cette fois-ci, ce n'est pas un exercice. Il choisit de ne se déplacer, à skis, que dans les bois pour ne pas se faire repérer par les Russes. La nuit, il fait –40°. Le deuxième jour, il doit renoncer à utiliser son réchaud à alcool, car il a les mains gelées. Le troisième jour, il parvient à proximité d'un empilement de troncs d'arbres; il comprend qu'il se trouve près d'une route. Soudain un puissant grondement retentit et un char soviétique passe en cliquetant à moins de dix mètres de lui ! Épouvanté, il se tapit dans les arbres. Le tank est suivi par une troupe de cavaliers, mais eux non plus ne l'aperçoivent pas. Le quatrième jour, il est complètement épuisé et presque à bout de forces, mais dans un bois il tombe sur le mégot d'une cigarette qui lui semble finlandaise. Cette découverte lui redonne du courage. Un peu plus tard, il s'arrête entre deux collines et décide de se débarrasser de son havresac : il n'a plus la force de le porter. Il est en effet épuisant de progresser dans un mètre de neige fraîche avec un sac sur le dos. C'est alors qu'il est repéré par des soldats finlandais, mais ceux-ci le prennent pour un Russe. Il hurle les quelques mots de finnois qu'on lui a enseignés : « *Ne tirez pas ! je suis un aviateur suédois volontaire !* » Recueilli par les soldats finlandais, il est ramené à la F 19, où tout le monde est stupéfait de le retrouver en vie. Il doit cependant être envoyé à l'hôpital, car il a les mains gelées. L'odyssée de Sundsten a duré quatre jours, durant lesquels il a parcouru 90 kilomètres à skis. Sa réapparition miraculeuse fait sensation : le 19 janvier, il est interviewé par la radio suédoise. Il repartira au combat le 21 janvier.

Sterner et Jung, eux, ont été capturés par les Soviétiques. Après quatre mois de tortures et de mauvais traitements, ils seront rapatriés en Suède en mai 1940.

Un Hart au tapis

Le quatrième Hart s'est retrouvé séparé du reste de la formation après l'attaque. Färnström et son observateur Hansson prennent donc seuls le chemin du retour, après avoir pris quelques photos des positions soviétiques. Alors qu'ils viennent de franchir la ligne de front à 2 500 mètres d'altitude, ils sont attaqués par trois chasseurs I-15bis. Färnström pique brutalement et rétablit à 1 000 mètres, mais les Soviétiques les rattrapent à nouveau et le Hart est touché à l'aile gauche et au niveau du réservoir : une conduite de carburant est perforée par les balles et Färnström est aspergé d'essence en plein visage. Le pilote suédois plonge jusqu'à 50 mètres du sol et aperçoit alors une clairière dans la forêt. Il s'y pose en catastrophe. Farnström et Hansson parviennent à s'extirper de l'avion avant que les I-15 n'arrivent pour les mitrailler. Progressant par bonds entre chaque passe de tirs, ils réussissent à se mettre à couvert dans les bois sans être touchés. Leurs munitions épuisées, les chasseurs russes finissent par quitter les lieux. Les deux hommes peuvent alors retourner vers l'épave pour récupérer leurs skis et leur équipement de survie. Ils choisissent de passer la nuit dans la carlingue du Hart; au matin, ils entreprennent de regagner, à skis, les lignes finlandaises. À l'ouest de Kemijärvi, ils tombent sur un garde finlandais revêtu d'une tenue d'hiver camouflée, qui les met en joue et leur ordonne de s'arrêter. C'est le moment ou jamais pour Hansson de faire usage du peu de finnois qu'il connaît. Mis au repos forcé, Färnström et Hansson se voient interdire tout vol pendant deux semaines, ce qu'ils supportent difficilement.

Les sources russes précisent que six appareils ont décollé ce jour-là pour contrer les attaques ennemies contre l'aérodrome de Mjatijärvi (Märkäjärvi). Le 145 IAP du Lieutenant Krutshkov indique qu'il a attaqué un « Tsuisku » de reconnaissance; selon le commandant de l'unité, l'avion s'est abattu en flammes à 6 kilomètres de Savukoski. Tous les appareils soviétiques sont revenus à leur base. En fait, le « Tsuisku » n'était autre que le Hart de Färnström et Hansson, abattu par trois I-15 bis lors de son vol de retour. Les Soviétiques n'ont enregistré que des dommages mineurs lors de l'attaque sur l'aérodrome de Märkäjärvi; ils ne signalent aucune perte d'appareil, ni au sol ni en combat aérien. Pour les Soviétiques, qui depuis six semaines disposaient d'une maîtrise absolue du ciel, se retrouver confronté à un adversaire aussi agressif constitue une surprise très désagréable et dont ils vont devoir tirer les conséquences. Les civils finlandais sont tout aussi étonnés, mais pour eux l'apparition de ces avions frappés des svastikas bleus est un puissant réconfort. Enfin, si la F 19 a bénéficié de l'effet de surprise lors de cette première action, elle a malgré tout subi des pertes substantielles.

À la suite de cette journée décisive, les forces soviétiques sérieusement malmenées sur le front de Salla, à Joutsjärvi et Pelkosenniemi, se replient de 30 kilomètres. Le général Wallenius exprime sa satisfaction et le maréchal Mannerheim en personne adresse aux Suédois un message de félicitations pour les résultats obtenus.

La F 19 n'a plus qu'un seul bombardier léger, mais un Hart supplémentaire sera livré le 16 février. Ces deux appareils survivront jusqu'à la fin des hostilités, le 12 mars 1940 et seront ensuite restitués à la Suède.

Deux I-15 abattus

Le 13 janvier 1940, les consignes tactiques sont modifiées :

— les Hart doivent être utilisés comme bombardiers contre les forces soviétiques; ils ne doivent opérer que de nuit.

— les reconnaissances à vue, de jour, sont confiées aux Gladiator. Ces missions sont prioritaires.

Le 15 janvier 1940, des techniciens sont détachés sur la nouvelle base avancée « Ulrik », la lettre U désignant la ville d'Uleaborg. La défense du secteur sera désormais assurée depuis ce terrain. À noter que le 3 mars, « Ulrik » sera transféré à Nimisjärvi Vaala, à 80 kilomètres au sud-est d'Uleaborg et rebaptisé « Ulrik 2 ». Deux jours plus tard, la base avancée « Nora » est établie près de Hirvasjärvi.

Une mission de reconnaissance armée menée avec quatre Gladiator repère des colonnes de véhicules lourds qui se dirigent vers le nord-est entre Märkäjärvi et Kelloselkä. Au-dessus de Märkäjärvi, les Gladiator se heurtent à quatre I-15 qui se dirigent vers le sud. Touchés par les tirs des sous-lieutenants Per-Johan Salwén et Roland Martin, deux des chasseurs russes doivent se poser en catastrophe. Les autres piquent vers le sol et disparaissent. Les rapports russes indiquent que le lieutenant Benediktov a effectué un atterrissage forcé sur la glace à Märkäjärvi; son avion est endommagé. Le pilote du second I-15, le lieutenant Bondarenko, se pose à 14 kilomètres à l'ouest de Kuolajärvi. L'avion est détruit, mais le pilote est sain et sauf.

Le 18 janvier 1940, un nouveau terrain, satellite de la base avancée « Oskar », est aménagé dans le district de Posio, à 120 kilomètres au sud-est de Rovaniemi. Il est désigné « Svea ». Au total, ce sont 80 hommes qui travaillent sur les différentes bases avancées, dans des conditions primitives et par un froid abominable. Heureusement, la base principale de Veitsiluoto est mieux équipée.

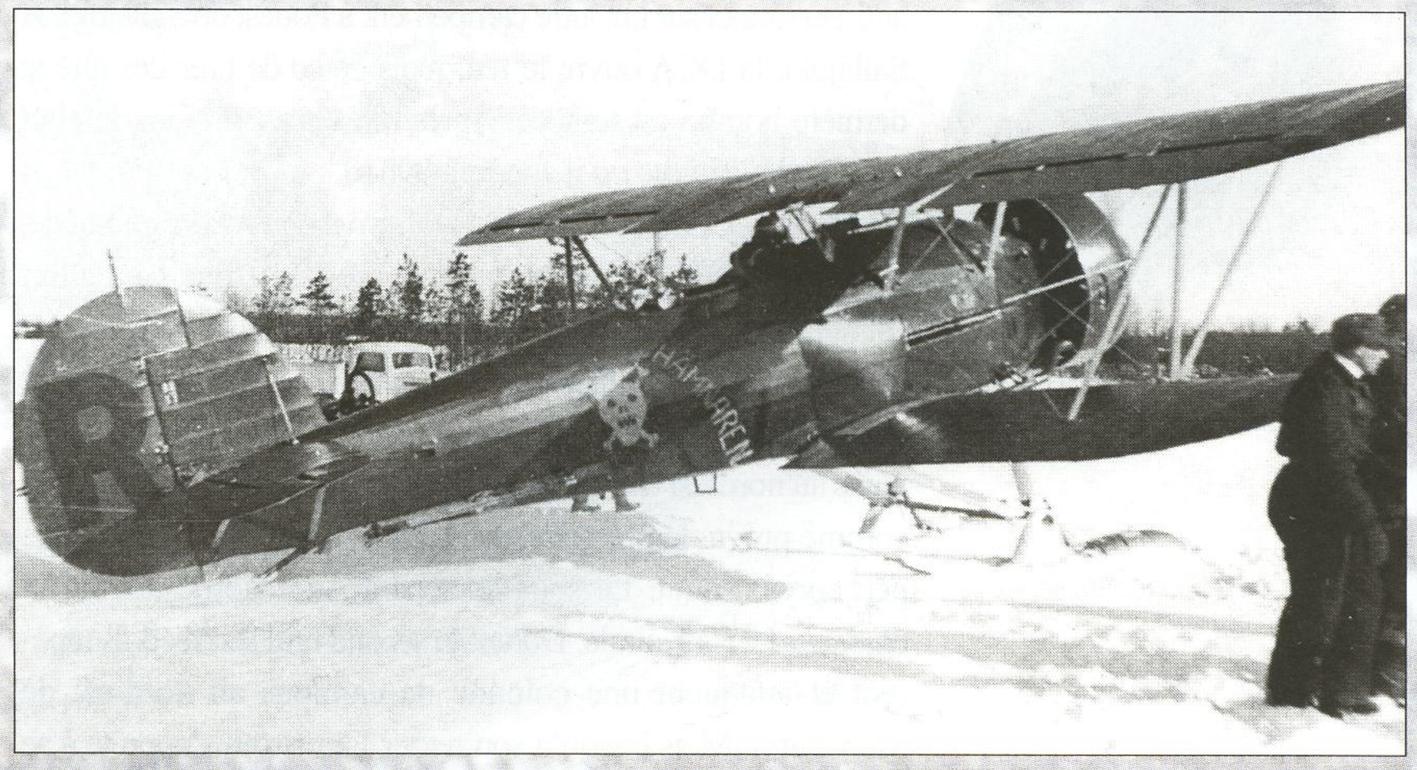
Le commandant Beckhammar et son adjoint, le capitaine Björn Bjuggren, effectuent une mission de nuit à bord d'un Hart. Bjurggren pilote, le commandant fait office d'observateur. Il s'agit de mettre au point les méthodes à employer lors des bombardements de nuit. Pour déterminer leur altitude de vol, ils ont recours à un procédé plutôt empirique : ils se basent sur l'altitude du point le plus élevé des défenses ennemies et y rajoutent la portée des pièces de DCA qui s'y trouvent. La méthode d'attaque testée consiste à piquer à 60 degrés et à lâcher les bombes en chapelet. Le piqué est amorcé à 4 000 mètres, la ressource s'effectuant entre 900 et 700 mètres. Leur premier objectif est la base soviétique installée sur le lac de Kuolajärvi, près de Karila, où selon les renseignements le 145 IAP, habituellement basé au nord-est de Märkäjärvi, a été redéployé. Dix I-15 et quelques I-16 sont parqués sur la rive ouest du lac, à 100 mètres les uns des autres. Les Soviétiques semblent agressifs et bien organisés. Leurs chasseurs survolent en permanence le champ de bataille de Salla, par paires ou par groupes plus importants qui se relayent toutes les 20 minutes.

Vols de nuit

Dans la nuit du 22 janvier 1940, Mörne et Bjuggren décollent à bord d'un Hart pour attaquer l'aérodrome de Karila. À 4 000 mètres d'altitude, Mörne et Bjuggren distinguent parfaitement le front de Salla et les bivouacs ennemis, car les soldats russes ont allumé de grands feux, leur unique moyen pour se réchauffer. Par signes, Bjuggren ordonne à Mörne de réduire les gaz, pour que le bruit du moteur n'alerte pas les Russes. Parvenus au-dessus de l'aérodrome, ils descendent à 1 500 mètres, mais même à cette altitude, aucun avion russe n'est visible. Ils distinguent cependant les traces que leurs skis ont imprimées dans la neige en gagnant ou en quittant la piste de glace, ce qui leur donne une idée assez précise de l'endroit où les appareils sont parqués. Bjuggren fait un nouveau signe à son pilote : il faut piquer. Ils repèrent un bâtiment et plusieurs feux de bivouac et les prennent pour cible. L'explosion de leurs bombes déchire brièvement l'obscurité, leur révélant fugitivement trois cercles de soldats et des véhicules. La scène est saisissante. La DCA se déchaîne, mais cesse le feu dès qu'ils ont achevé leur passe de bombardement.

Leur attaque terminée, Mörne et Bjuggren s'éloignent en volant le plus bas possible. Ils aperçoivent alors une vingtaine de véhicules rassemblés dans une cour — une cible rêvée pour la seconde attaque qu'ils ont prévu d'effectuer après avoir refait le plein de carburant et de munitions à « Nora » (Hirvasjärvi). Cependant lorsqu'ils atteignent « Nora », ils constatent qu'un calme anormal règne sur la base avancée. Sitôt le Hart posé, Bjuggren saute à terre et va frapper à la porte du seul bâtiment qui paraît chauffé. Un mécanicien ensommeillé finit par lui ouvrir. Stupeur ! Les ordres ont été mal transmis, on ne les attendait qu'à 03h00 et non pas à 00h30 ! La seconde attaque semble bien compromise, mais le responsable de la base, le *Fieldväbel* Ekstam, décide de tout faire pour que l'avion puisse repartir avant l'aube. Hélas, le froid est un adversaire redoutable. Le réarmement prend du temps et lorsque tout est prêt, le moteur refuse de démarrer – il a trop refroidi et toutes les tentatives pour le remettre en route s'avéreront vaines. Cette nuit-là, le froid a gagné la partie.

Le 23 janvier 1940, quatre Gladiator décollent en alerte pour intercepter des bombardiers soviétiques repérés près d'Uleaborg. Dès qu'ils aperçoivent les chasseurs de la F 19, les Russes renoncent à leur attaque et font demi-tour. L'armée finlandaise de Laponie (*Lappslandgruppen*) réclame une couverture de chasse de 12h05 à 13h25 : ses positions entre Märkäjärvi et Salmijärvi sont harcelées par des formations russes qui se relayent toutes les 20 minutes. Le sous-lieutenant Iacobi décolle à la tête d'une patrouille de quatre Gladiator. À 13h10, la formation se heurte à quatre I-15 et engage le combat. Les Gladiator virent serré pour échapper aux tirs de leurs adversaires, mais curieusement, les I-15 continuent tout droit en vol horizontal. Les Suédois se retrouvent en bonne position et ouvrent le feu, mais sans résultat : le I-15 est remarquablement protégé contre les attaques venant de l'arrière. Iacobi tire près de 1 000 cartouches, en vain. Les balles de 7,7 mm des mitrailleuses du Gladiator ne peuvent transpercer la plaque de blindage dorsale de 7,5 mm qui équipe le I-15 (et encore moins celle du I-16, épaisse de 9 mm). En revanche l'un des Gladiator est abattu au cours de ce combat, victime de l'un des I-15, ou de tirs venus du sol. Son pilote, le sous-lieutenant Magnus Sjöqvist, est tué; il avait 22 ans.



Le Hawker Hart « R » portait lui aussi l'inscription « HÄMNAREN » sur le fuselage.
On note la paire de skis sur le côté du fuselage.

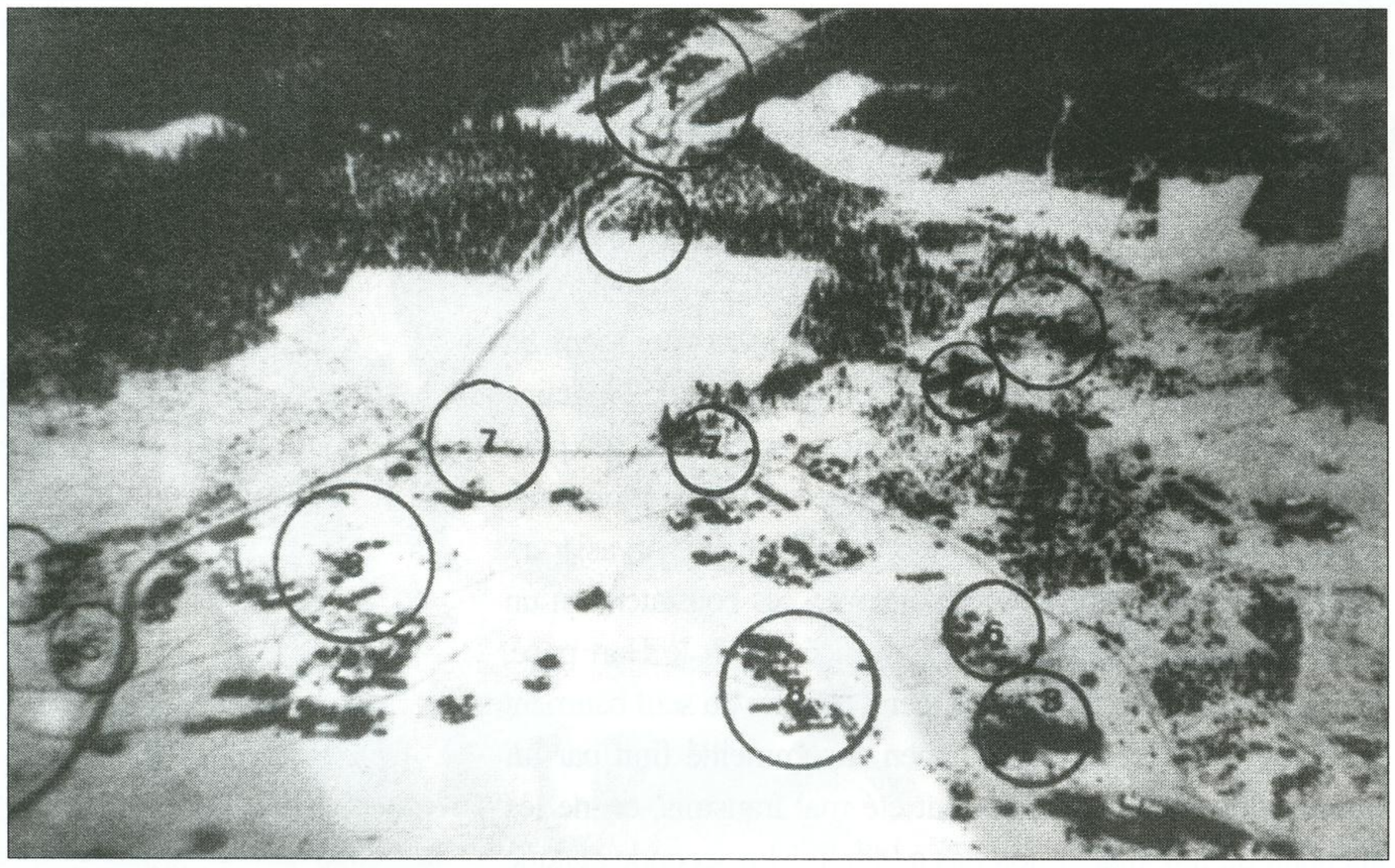


Photo aérienne de l'aérodrome soviétique de Salla prise le 12 janvier 1940.
1 – alvéoles pour avions;
2 – baraquements;
3 – état-major;
4 – avions;
5 – avions camouflés;
6 – chars et véhicules;
7 – convoi;
8 – véhicules et soldats;
9 – pièce d'eau.

Le 25 janvier 1940, le froid bat tous les records durant la nuit : -42° ! Aucun vol n'est possible. Bjuggren, Mörne et Färnström dressent des plans d'attaque sur divers objectifs, en attendant que le temps s'améliore.

Les Finlandais soupçonnent que l'ennemi déplace des troupes de Märkäjärvi à Saija, via Salla. La patrouille de reconnaissance de la F 19, menée par Ake Södeberg le 29 janvier, s'égare dans le mauvais temps, mais réussit malgré tout à transmettre son rapport, de façon assez inattendue. Complètement perdu, Södeberg décide de se poser près d'une maison pour demander son chemin. Par chance la femme qui lui ouvre est institutrice et connaît le suédois. Et par dessus le marché, elle a le téléphone ! Les deux ailiers de Södeberg, Nettelbladt-Hollsten et Karlsson, sont toujours en l'air pour assurer la protection de leur leader; celui-ci a d'ailleurs laissé son avion moteur tournant, afin de pouvoir redécoller au plus vite si les Soviétiques surgissent. Finalement, Södeberg ordonne à ses camarades de se poser à leur tour. Ils camouflent les avions et passent la nuit sur place. Ils ont en fait atterri dans la partie la plus étroite de la Finlande. Le lendemain, ravitaillés en essence par les habitants, ils redécollent et exécutent un petit numéro de voltige au profit de ceux qui les ont aidés, avant de mettre le cap sur Veitsiluoto.

Dans la nuit du 4 au 5 février, Mörne (pilote) et Hansson (observateur) décollent de « Nora » à bord du Hart à 22h45, mais ils doivent revenir se poser car les nuages sont trop épais. Ils repartent à 02h05. Cette fois ils parviennent jusqu'au lac de Kuolajärvi, mais les nuages bas les empêchent de mener à bien leur attaque. Finalement ils se délestent de leurs deux bombes sur un feu de bivouac près de Salla et de leurs douze bombes anti-personnel sur un autre campement à l'ouest de Sallajoki. À Sallajoki, la DCA ouvre le feu, mais cesse de tirer dès que la dernière bombe est tombée. Après une escale à Nora, le Hart regagne Veitsiluoto où il atterrit à 09h10.

Le 16 février 1940, un second Hart arrive de Frösön, en Suède, via Boden, pour remplacer ceux qui ont été perdus. Ce renfort est le bienvenu. Le 18 février 1940, les deux Hart décollent de la base avancée de Kemijärvi pour attaquer la base aérienne soviétique de Kairala, ainsi qu'un aérodrome aménagé sur la glace au nord-est de Märkäjärvi. Les deux attaques se déroulent comme prévu, la première, sur Kairala, à 21h40 et la seconde peu après minuit. Le sous-lieutenant Ake Mörne détruit un chasseur I-15 à Kairala. Durant le second raid les Suédois repèrent et attaquent une colonne de camions au nord-est de Märkäjärvi. Mais lorsqu'à son retour Färnström s'apprête à se poser à « Nora », la DCA finlandaise ouvre le feu sur lui ! Cette méprise est due au fait qu'il n'y a pas d'interprète suédois au centre de contrôle du secteur (IPAK) cette nuit-là. Heureusement le Hart n'est pas touché. Färnström atterrira sans encombre à Veitsiluoto à 03h30.

Un doublé pour Theler

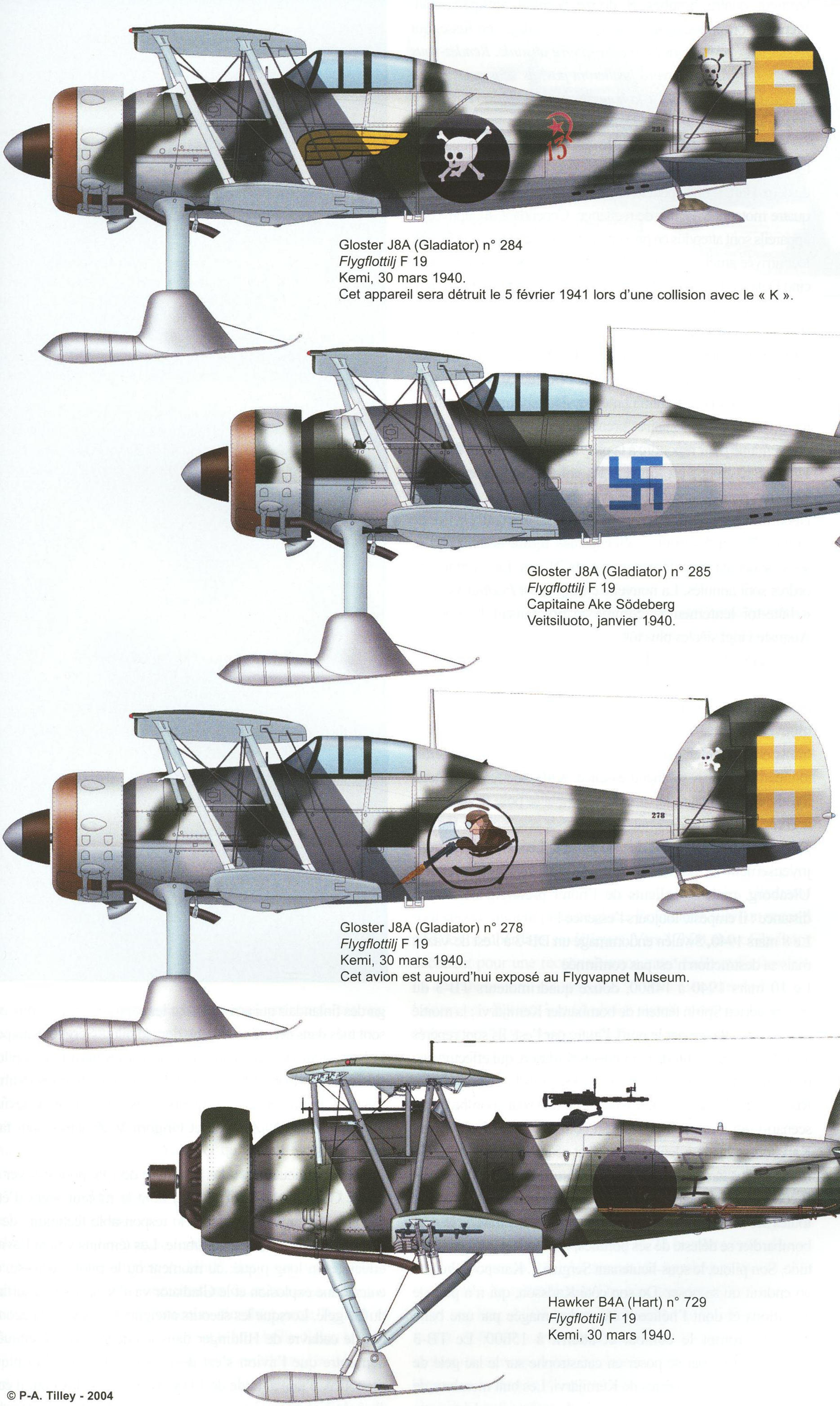
Le 19 février 1940, deux Gladiator pilotés par Salwén et Karlsson décollent à 07h10 de Veitsiluoto pour « Ulrik », où ils assurent l'alerte. À 08h40 l'IPAK signale des bombardiers soviétiques au-dessus de Uhtua, cap à l'ouest. Trente minutes plus tard, Salwén attaque à 2 500 mètres d'altitude un SB-2 soviétique; le mitrailleur russe est tué à son poste. Salwén tire environ 1 000 cartouches et le bombardier sérieusement endommagé plonge vers le sol pour lui échapper. C'est alors que les mitrailleuses du Gladiator cessent de fonctionner, contraignant Salwén à rentrer. Ce n'est qu'après son atterrissage qu'il constate qu'il a lui même été atteint par le tir de son adversaire. Les pleins refaits, il regagne Veitsiluoto pour y prendre un autre avion.

À 21h30, les deux Hart décollent de Veitsiluoto en direction de « Nora ». Le premier est piloté par Ake Mörne (observateur Roland Sahlberg), le second par Gunnar Färnstörm (observateur Thord Medalen). L'objectif de la mission est un QG soviétique à l'ouest de Kuolajärvi. À « Nora », les avions sont ravitaillés en carburant et chargés de bombes. Ils repartent à 01h45 et bombardent leur objectif.

Le 21 février 1940 à midi, un groupe de quatre Gladiator décolle pour intercepter une formation composée de neuf bombardiers russes. Deux des chasseurs suédois doivent cependant faire demi-tour, à court de carburant. Carl-Olof Steninger attaque la formation russe par au-dessus et Einar Theler par en dessous. Steninger abat un bombardier, qui s'écrase en flammes à 40 kilomètres au sud-est de Rovaniemi. Theler, lui, ouvre le feu sur le leader de la formation russe, mais n'observe pas de résultats. Il racontera par la suite que plus difficile a été d'éviter de recevoir sur la figure les bombes dont les Russes se délestaient. La radio russe d'Afrikanda confirmera par la suite qu'un DB-3 n'est effectivement pas rentré à sa base.

Les mauvaises conditions météo gênent considérablement le réseau de surveillance anti-aérienne, qui ne parvient pas à déterminer la direction prise par les bombardiers russes. Finalement, des rapports signalent que les Russes ont bombardé la ville de Pajala, qui se trouve... en Suède ! Un de leurs DB-3 a d'ailleurs fait un atterrissage forcé à 18 kilomètres au nord-est de Vuotso, près de la route de Petsamo. Son objectif était en fait Rovaniemi et son équipage, qui appartient au 5e régiment de bombardement de Mourmansk, refuse d'admettre qu'il a en fait bombardé Pajala. Un représentant du ministère de la Défense suédois, le capitaine Stig Wenerström (qui sera convaincu d'espionnage et emprisonné en 1962), fait le voyage depuis Stockholm pour interroger l'équipage russe prisonnier. La Suède émettra une protestation officielle contre le bombardement de Pajala et recevra 40 000 couronnes de l'URSS à titre de dédommagements. Le montant exact des dommages est estimé à 42 407,59 couronnes (*sic*).

Dans la nuit du 22 au 23 février, les Hart effectuent une nouvelle mission nocturne. Nils-Ake Mörne fait à nouveau équipe avec Roland Sahlberg, tandis que Martin Wennerström se porte volontaire pour servir d'observateur à Gunnar Färnström. Leurs objectifs sont des dépôts de matériel soviétiques. Les Hart



Gloster J8A (Gladiator) n° 284
Flygflottilj F 19
Kemi, 30 mars 1940.
Cet appareil sera détruit le 5 février 1941 lors d'une collision avec le « K ».

Gloster J8A (Gladiator) n° 285
Flygflottilj F 19
Capitaine Ake Södeberg
Veitsiluoto, janvier 1940.

Gloster J8A (Gladiator) n° 278
Flygflottilj F 19
Kemi, 30 mars 1940.
Cet avion est aujourd'hui exposé au Flygvapnet Museum.

Hawker B4A (Hart) n° 729
Flygflottilj F 19
Kemi, 30 mars 1940.

© P-A. Tilley - 2004

larguent quatre bombes et douze bombes anti-personnel. Wennerström lance également des tracts rédigés en russe, qui proclament : « *Mettons fin à cette guerre absurde. Rendez-vous aux Finlandais, ils ne vous fusilleront pas; ils vous procureront des abris bien chauffés, de la nourriture et des vêtements chauds et vous paierons 150 Rubel* [?] *pour votre fusil.* »

Un rapport daté du 4 mars signale que si rien n'est fait d'ici le 15 mars, la F 19 ne disposera plus à cette date que de six Gladiator et de deux Hart. L'unité peut tenir jusqu'au 20 mars si on lui fournit quatre moteurs Mercury de rechange. Cependant dix nouveaux appareils sont attendus en provenance d'Angleterre, via la Suède; leur arrivée améliorerait grandement la situation. Si tout va bien, cinq Fiat CR-42 devraient être disponibles à partir du mois d'avril et sept autres un mois plus tard.

La Flygvapnet envisage très sérieusement d'envoyer aussi en Finlande une unité de bombardiers B 3 (Junkers 86). Une piste de glace est aménagée à cet effet à Veitsiluoto. À Kiruna, où sont basés les B 3, l'entraînement a déjà commencé, mais le recrutement des volontaires prend du temps; les hommes ont une semaine pour répondre à la proposition qui leur est faite. Le 11 mars, le groupe est formé et les volontaires sont envoyés à Västeräs pour poursuivre les préparatifs. C'est le lieutenant Hendrik Wrede, 28 ans, qui est pressenti pour prendre la tête de l'unité. Parmi les pilotes sélectionnés figure notamment le sous-lieutenant Nils Personne, âgé de 21 ans. Le 13 mars, les ordres sont annulés. La nouvelle consigne est *Festina lente* — « hâte-toi lentement », comme le préconisait l'empereur Auguste vingt siècles plus tôt.

Le 7 mars 1940, Einar Theler engage trois SB-2 russes qui volent en formation. Il attaque d'abord l'appareil de droite, puis celui de gauche. L'un et l'autre s'écrasent au sol. Le retour est mouvementé, car le réservoir de carburant du Gladiator a été transpercé. Theler est aspergé d'essence. Il fait un demi-tonneau et ferme le robinet d'essence. À 400 mètres de hauteur, il rouvre le robinet, redémarre le moteur et se pose de justesse à « Ulrik ». La balle ennemie a traversé le réservoir de part en part et a terminé sa course dans le cockpit. Le soir, Theler arrose joyeusement sa double victoire au bar du Stadshotellet à Uleaborg, mais les clients de l'hôtel préfèrent se tenir à distance : il empeste toujours l'essence !

Le 8 mars 1940, Swalén endommage un DB-3 à l'est de Vaala, mais sa destruction n'est pas confirmée

Le 10 mars 1940 à 14h00, douze quadrimoteurs TB-3 du groupe aérien Spîrin tentent de bombarder Kemijärvi : la moitié d'entre eux attaque par le nord, l'autre par l'est. Ils sont repérés à 2 000 mètres d'altitude par Gideon Karlsson, qui effectue une patrouille au-dessus de Rovaniemi. Dès qu'ils l'aperçoivent, les Russes font demi tour, sans avoir lâché une seule bombe — un scénario qui s'est déjà produit au cours de la guerre d'Hiver. Karlsson se lance à leur poursuite et réussit à les rattraper 30 minutes plus tard, à 2 500 mètres d'altitude au-dessus de Vaala. Il concentre son attaque sur l'un des TB-3, sur lequel il épuise toutes ses munitions. Ses quatre moteurs endommagés, le gros bombardier se déleste de ses bombes; il ralentit et perd de l'altitude. Son pilote, le sous-lieutenant Serguei T. Karepov, cherche un endroit où se poser. De son côté Karlsson, qui n'a plus de munitions et dont l'hélice a été endommagée par une balle ennemie, rompt le combat et atterrit à 15h00. Le TB-3 (n° 22198) finit par se poser en catastrophe sur le lac gelé de Murtoselkä, à 5 kilomètres de Kemijärvi. Les huit membres de l'équipage survivent au crash, mais ils tentent de résister aux gardes finlandais qui arrivent pour les capturer; cinq d'entre eux sont tués dans cet affrontement, dont le pilote Serguei Karepov, l'observateur (le lieutenant Nikolaj Vorobshikov), le copilote (le lieutenant Boris M. Kogan) et le lieutenant Kirill Shestihin. Les trois mitrailleurs, les sergents-chefs Nikolaj Grigorjevitch Globa, Aleksej A. Zatonov et Grigorij V. Zaharov, sont faits prisonniers.

À 14h10, le lieutenant Ake Hildinger décolle pour essayer en vol le Gladiator « D » (n° 274) dont le moteur vient d'être changé. Hildinger est en effet le responsable technique de la F 19. Mais le vol tourne au drame. Les témoins voient l'avion effectuer un long piqué; au moment où le pilote redresse, on entend une explosion et le Gladiator va s'écraser sur la surface du lac gelé. Lorsque les secours atteignent l'épave, ils découvrent le cadavre de Hildinger dans les décombres. L'enquête démontre que l'avion s'est désintégré à l'issue d'un piqué prononcé, d'une altitude de 1 000 mètres. Les skis dont il était équipé n'ont pas résisté au piqué à 500 km/h : ils se sont tordus

Le combat du 10 mars 1940
Deux témoignages russes

Agé de 24 ans, le sergent Nikolai Grigorijevitch Globa était mitrailleur à bord du TB-3 abattu par Gideon Karlsson, le 10 mars 1940. Interrogé par les Finlandais après sa capture, il leur indique que son unité a quitté Rostov à partir 28 février pour prendre position sur un lac gelé situé au sud-ouest de Kandalak. Le déploiement des avions s'est étalé sur trois jours, du 2 au 4 mars. Voici ce qu'il dit du combat :

« *Nous avons décollé le 10 mars à 11h00 pour notre première mission de guerre. Mon avion emportait trois bombes de 250 kg, le reste de la charge offensive était constitué de bombes de 32 kg. Au cours de notre vol d'approche vers l'objectif, nous avons été touchés par la DCA au-dessus de Kemijärvi. Nous avons dû effectuer un atterrissage forcé dans un secteur glacé et désolé de la Finlande. Des soldats finlandais nous ont encerclés et ont abattus nos trois mitrailleurs qui tentaient de s'échapper.*»

Ce bref récit est tout ce qui figure sur le compte-rendu d'interrogatoire de Globa.

L'événement a également été rapporté par le pilote russe Fjodor N. Orlov dans ses mémoires, publiés en 1982. Orlov était pilote de TB-3 durant la guerre d'hiver et il appartenait à la même unité que Globa. Son témoignage sur le combat au cours duquel Gideon Karlsson abattit un TB-3 s'éloigne parfois de la vérité, mais il est intéressant dans la mesure où il est un bon exemple de la manière dont les Russes pratiquaient la désinformation à l'époque. Peut-être est-ce un moyen pour l'auteur de se donner une stature de héros aux yeux de ses compatriotes ? Ou bien est-ce la vérité ? Au lecteur de se faire son opinion.

Il est à noter qu'Orlov a reçu le titre de Héros de l'Union soviétique le 21 juillet 1942.

Selon lui, le TB-3 de Globa n'a pas pris feu avant de s'écraser. Il occupait la position d'ailier dans la section de deux appareils menée par Maslov. Il est intéressant de noter qu'Orlov identifie le chasseur qui a attaqué Globa comme un Bristol Bulldog et qu'il mentionne également la présence de Fokker D.XXI. Malgré les détails que donne Orlov sur la précision du bombardement, il est avéré que l'objectif des TB-3, la gare de Rovaniemi, n'a pas reçu une seule bombe ce jour-là. Il est probable que Nicolai Gastello était effectivement le leader de la formation des six bombardiers, même si la première paire était menée par Paramonov; la paire de Gastello était en seconde position, celle de Maslov fermait la marche. Il est à noter que Gastello allait devenir par la suite une figure de légende de l'aviation soviétique et recevoir à titre posthume le titre de Héros de l'Union soviétique pour avoir délibérément écrasé son Il-2 en flammes sur un char allemand, au lieu de sauter en parachute.

« Notre section de six avions est formée en trois paires volant l'une derrière l'autre, en formation serrée pour se couvrir mutuellement. Durant le vol vers l'objectif, le temps est calme et clair, mais il fait horriblement froid. En cas d'atterrissage forcé, même si nous nous en tirons indemnes, nous avons toutes les chances de mourir de froid.
« Soudain nous nous retrouvons au-dessus du territoire ennemi et c'est un enfer de DCA. Par centaines, les petits nuages gris foncé des obus qui explosent nous entourent, secouant les avions et les hommes qui sont à l'intérieur. Nous comprenons que nous sommes à proximité d'un objectif important et que nous devons accomplir notre mission. Parfois nous apercevons sur le sol des soldats en tenue d'hiver, qui s'emploient frénétiquement à nous tirer dessus. Je perçois distinctement le bruit des obus qui explosent et qui secouent l'avion. La première paire a déjà largué ses bombes et notre navigateur, Kozlov, annonce qu'ils ont mis dans le mille. Les bombes tombent pile sur les rails.
« Une fois nos bombes larguées, nous devons nous préoccuper des éventuels chasseurs ennemis. Nous scrutons le ciel à droite et à gauche, de haut en bas. Mes mains déjà gelées se crispent un peu plus sur le volant et sur les manettes des gaz et nous nous rapprochons encore davantage les uns des autres pour nous protéger mutuellement. Je suis parfois si près de l'autre avion que je peux distinguer le visage des mitrailleurs frigorifiés à leur poste. Il fait très froid et en même temps ça chauffe !
« Soudain le mitrailleur de l'avion de tête ouvre le feu : des chasseurs ennemis viennent d'apparaître et volent parallèlement à notre section. Il essaye de les effrayer, mais ils se rapprochent — pas suffisamment cependant pour constituer une menace. Tout à coup l'un des Bristol Bulldog [vraisemblablement le Gladiator de Gideon Karlsson] *bascule dans le sillage du second avion de la troisième paire et ouvre le feu. Notre camarade Karepov s'est laissé distancer et il n'est plus couvert par les mitrailleurs du reste de la formation . Un peu de fumée s'échappe de l'avion, qui est de plus en plus à la traîne. Il n'y a pas moyen de le protéger, il est à la merci du Bulldog. C'est alors que trois Fokker* [sic] *viennent se joindre au combat. L'avion de Karepov succombe et va s'écraser en territoire ennemi.*
« Nous avons le cœur gros en atterrissant à notre base — mais c'est la guerre et de tels sacrifices sont inévitables. Nous n'avons rien pu faire pour secourir Karepov. Les choses se seraient passées autrement si nous avions eu une escorte de chasse et surtout si Karepov avait maintenu sa position . « Nous avons tous vu ce qui s'est passé, mais nous ne pouvions rien faire*», tels sont les premiers mots de Nicolai Gastello lors du debriefing. Maintenir strictement la formation, c'est la règle essentielle — et nous l'avons négligée. Nous n'oublierons pas la leçon. »*

vers le bas et vers l'arrière, générant un puissant couple piqueur que le pilote n'a pu contrer avec la seule gouverne de profondeur. Il a alors tenté de redresser en agissant sur les compensateurs, mais la cellule n'a pas résisté aux contraintes qu'elle subissait. L'enquête conclut que la conception des skis n'est pas satisfaisante. L'autopsie révèle que Hildinger a été heurté par une partie de l'avion et qu'il était inconscient au moment de l'impact. Sa mort a été instantanée.
Le 11 mars 1940 est marqué par une forte activité des TB-3 et des chasseurs I-15 et I-16. Ces derniers mitraillent les troupes finlandaises sur les routes. Les bombardiers s'en prennent même à des zones civiles. À 23h00, des Gladiator décollent depuis « Oskar » pour une mission de mitraillage nocturne contre des colonnes de véhicules circulant entre Kairala et Märkäjärvi. Il ne fait « que » -18° et la lune brille. Selon le livre de marche de l'unité, les résultats sont excellents. Un dépôt de munitions est touché et l'incendie illumine longuement tout le secteur. En revanche la lune est masquée dans la région de

Des Gladiator de la F 19 sur l'aérodrome de Kauhava fin mars 1940.
Quatre sur les treize disponibles seront offerts à l'Ilmavoimat par la Suède.
On note l'insigne de la F 19, une tête de mort, sur la dérive.

Märkäjärvi et de Salla et l'obscurité est totale. Tous les véhicules ont éteint leurs phares et Färnström et Mörne, à bord du deuxième Hart, ne parviennent pas à trouver de cibles. Ils rentrent à la base avec leurs bombes.
Depuis déjà quelques jours, la rumeur circule selon laquelle des négociations de paix seraient en cours. Le soir du 12 mars, certaines radios étrangères annoncent que la paix devrait être signée le lendemain.
L'accord de paix sera conclu et officiellement annoncé le 13 mars à 11 heures, mais les Soviétiques semblent avoir décidé de se débarrasser des munitions qui leur restent sur Märkäjärvi : ce sera la dernière attaque de la guerre.
À 09h50, les Russes lancent deux raids sur Rovaniemi et un autre sur Kemijärvi. D'autres appareils russes franchissent la frontière vers Kuusamo à 12h41 et Ivalo à 13h15. À Rovaniemi, les bombes tombent à proximité de la station de transmission. Toutes les communications deviennent impossibles avec les avions en vol. Deux Gladiator descendent à basse altitude dans l'espoir qu'au sol, on leur indique avec des bandes de tissu colorées la direction prise par les bombardiers (un système de balisage classique, qui a parfois bien fonctionné). Mais aucun marquage n'est visible. Les chasseurs se posent alors sur un lac gelé près de Rovaniemi pour tenter de contacter l'IPAK, mais en vain : les communications téléphoniques elles-mêmes sont coupées. Alors que les Gladiator sont encore sur leur piste de glace, Rovaniemi subit un second raid des bombardiers soviétiques. Vers 17h00, deux Gladiator décollent pour une reconnaissance entre Salla et Kelloselkä. Ils découvrent une colonne de 150 véhicules près de Karaila, roulant vers l'ouest. Les Gladiator restent en alerte sur la base avancée « Oskar » jusqu'à 18h30, puis ils décollent pour aller atterrir à Uleaborg, pour la dernière fois de la guerre. Quatre d'entre eux resteront en Finlande, les neuf autres appareils regagneront la Suède.

L'heure des bilans

Alors que les volontaires suédois regagnent leur pays, c'est l'heure des bilans et des statistiques.
Les aviateurs suédois ont largué 28 bombes de 50 kg, 135 bombes anti-personnel de 12 kg et 22 bombes incendiaires de 12 kg, soit au total 3,3 tonnes de bombes et tiré 61 000 cartouches de mitrailleuse. Du côté finlandais, les bombardiers ont largué 208 tonnes de bombes et les chasseurs ont utilisé 850 000 cartouches. Les Suédois ont abattu neuf appareils ennemis, les Finlandais 181. Il faut garder à l'esprit à la lecture de ces chiffres que le gros des combats s'est livré en Carélie.

Le GC I/9

Ci-dessus :
le Morane 406 n° 828 de la 2e escadrille du GC I/9 en Tunisie, probablement après l'armistice (à une période où les mécaniciens ont eu le temps de peindre l'insigne). Accidenté au décollage lors du transfert du I/9 à Marignane le 20 mai, cet appareil restera en Tunisie, où il apparaît dans les relevés des existants destinés aux commissions d'armistice, en date du 16 juillet 1940. Stocké, il sera détruit lors de l'occupation de la base par les Allemands en novembre 1942. (Collection J. Mutin)

La genèse du GC I/9, à l'image de celle des I/6, I/7 et I/10, est assez complexe, car ces unités proviennent de la dissolution de l'escadre de marche d'Afrique du Nord et des GC I/6 et I/7 (avant leur reconstitution).

Le GC I/9 est officiellement mis sur pied le 15 novembre 1939 avec une partie des appareils provenant de l'ex-escadre de marche. Sa tâche est d'instruire le personnel destiné au GC I/6, unité qui doit être renvoyée en métropole. Formé à nouveau en France le 15 décembre, le I/6 laisse le I/9 avec un état-major amputé du capitaine Tulasne, qui rejoint le I/7, et de quelques pilotes.

Cependant, la relève arrive à partir du 7 janvier 1940 et le I/9 est considéré comme « bon de guerre » un mois plus tard. Fin mars, le personnel, sans avion, est transporté à Marseille et s'installe sur le terrain de Marignane, où il récupère des Morane « d'occasion » et parfois en pièces détachées ! Mais, contrairement à ce qu'ils avaient espéré, les pilotes ne se battront pas sur le sol français. À leur grand désespoir, ils sont de retour en Afrique du Nord le 7 mai et prennent leurs quartiers à Tunis el-Aouina.

Nouvel espoir le 20 mai, quand 20 pilotes s'envolent avec leur Morane à destination de Marignane, via la Corse. Espoir de courte durée : ils sont renvoyés – sans leurs avions – le jour-même !

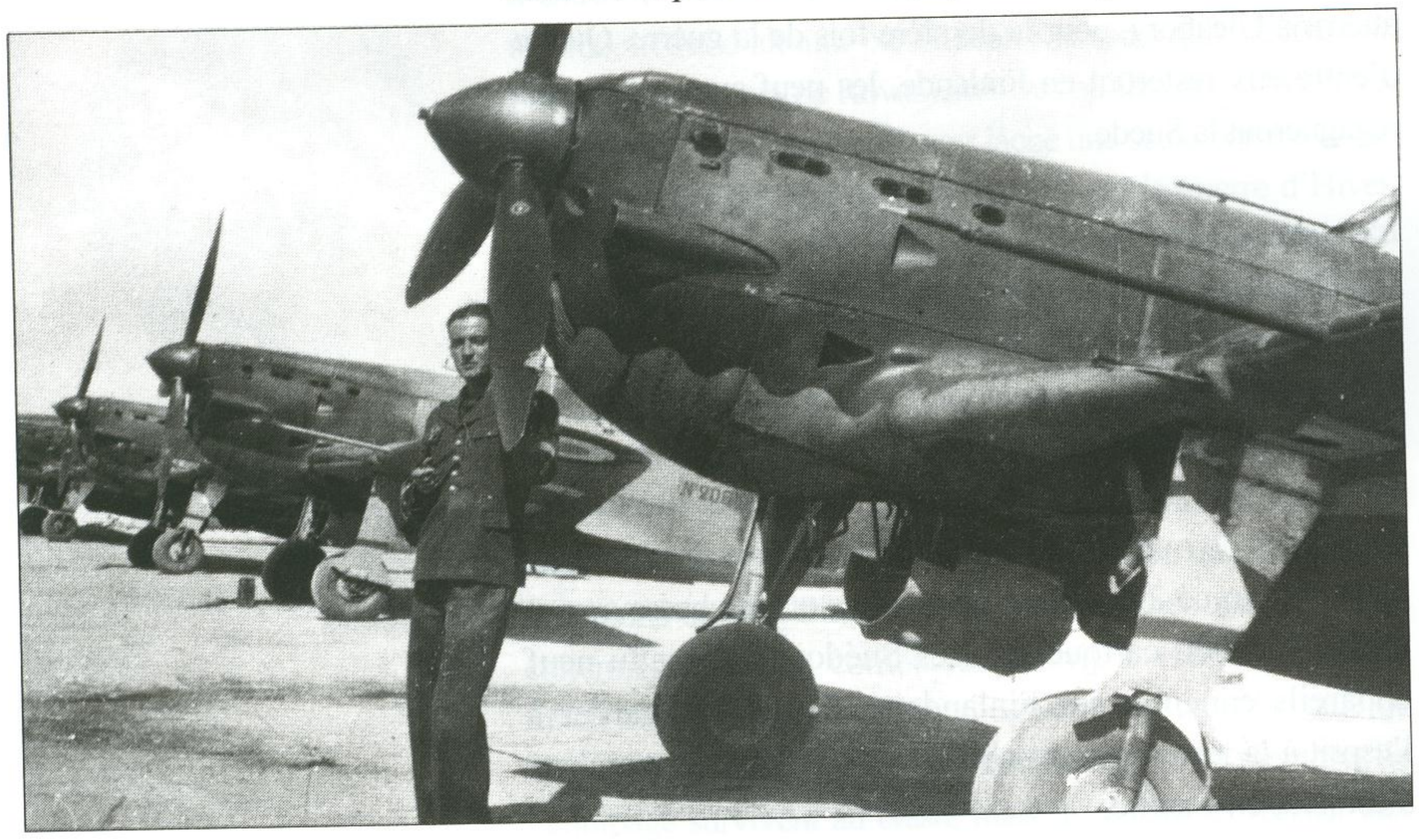
Rééquipé avec les Morane du I/10, le groupe est éclaté sur deux terrains à partir du 22 mai, en raison de la tension naissante entre la France et l'Italie. L'état-major et la 1ère escadrille sont envoyés couvrir le secteur de Gabès avec 13 MS.406, tandis que la 2e escadrille est chargée de la protection du secteur de Tunis avec 8 MS.406 sous les ordres du capitaine Noirot. Après un certain nombre de déménagements, la 2e escadrille rejoindra le restedu groupe à El Hamma le 19 juin.

Le I/9 est incorporé au sous-groupement de chasse n° 45 du lieutenant-colonel Borde, en compagnie de l'état-major et de la 2e escadrille du GC III/5 et du GC I/10.

Le 17 juin se déroule l'unique combat aérien qui voit le lieutenant tchèque Vezely attaquer un S.79. Vezely tire 8 obus et 60 cartouches, mais doit laisser filer sa proie qui laisse derrière elle une longue traînée de fumée noire. Le S.79 ne sera compté que comme « probable ».

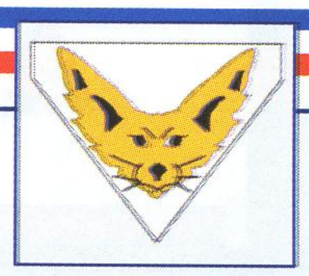
Après une ultime sortie de reconnaissance sur la ligne Mareth le 24, le groupe est frappé d'interdiction de vol à Oudna, à la suite de l'entrée en vigueur de l'armistice. Il dispose alors de 17 Morane 406 (n° 137, 344, 374, 416, 471, 513, 529, 530, 534, 550, 581, 706, 746, 782, 815, 828 et 842).

Prévu pour être rapidement dissous, le I/9 est toutefois laissé en l'état à la suite de l'agression de Mers el-Kébir. Le 31 juillet, il fait mouvement sur Sidi Ahmed pour renforcer le GC II/7, mais il est finalement dissous sur place le 22 août 1940.

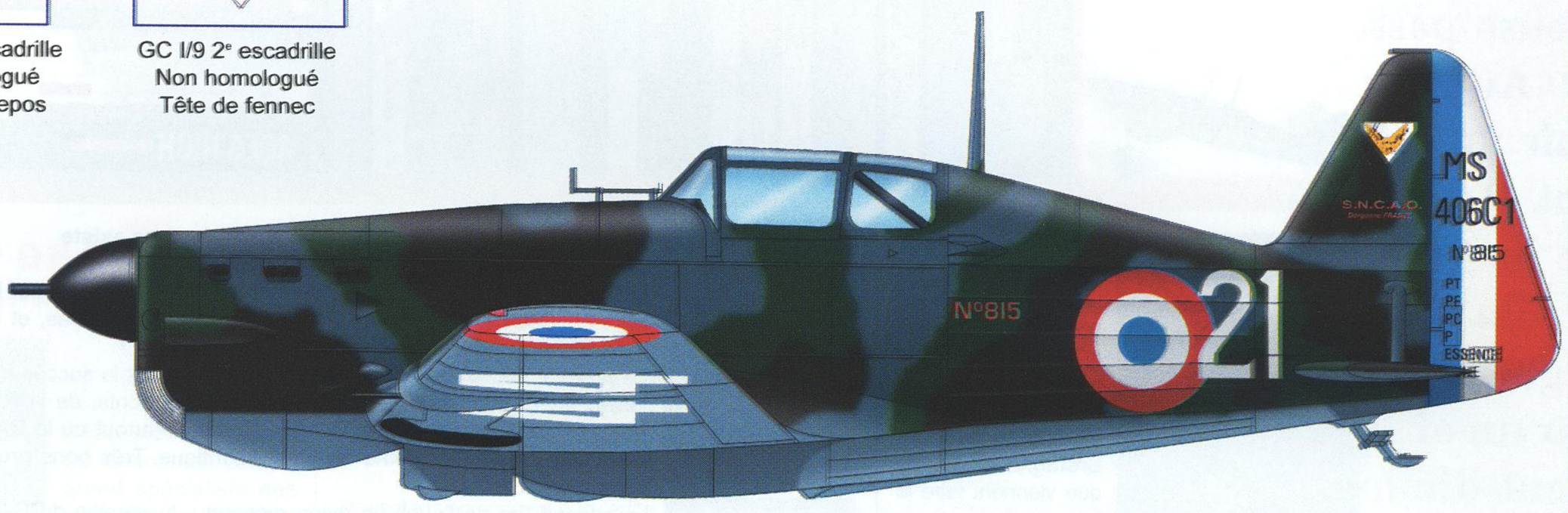


Ci-contre :
le sergent-chef Maccia appuyé sur l'hélice d'un MS.406 du I/9 à Oran, début 1940. Après la dissolution du groupe, il sera transféré au GC III/6 avec lequel il participera à la campagne de Syrie. Au second plan, le n° 206 qui bourlinguera pas mal avant de terminer sa carrière à Madagascar lors de l'invasion de l'île par les Britanniques. (Collection J. Mutin)

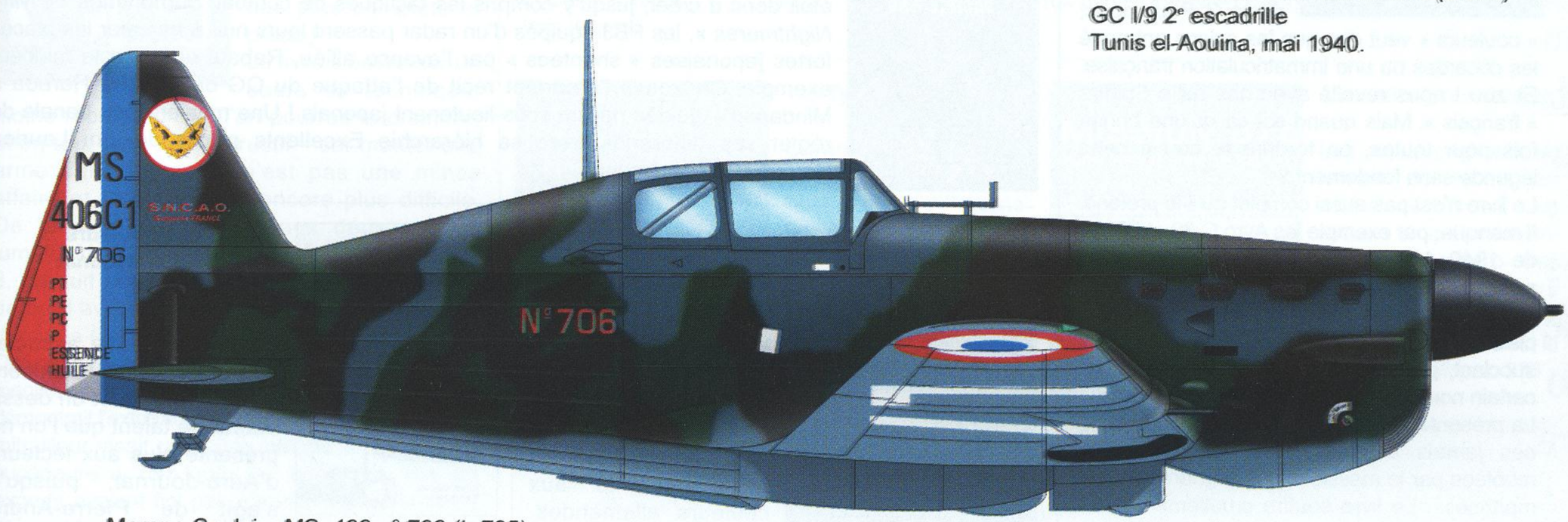
GC I/9 1ère escadrille
Non homologué
Vautour au repos



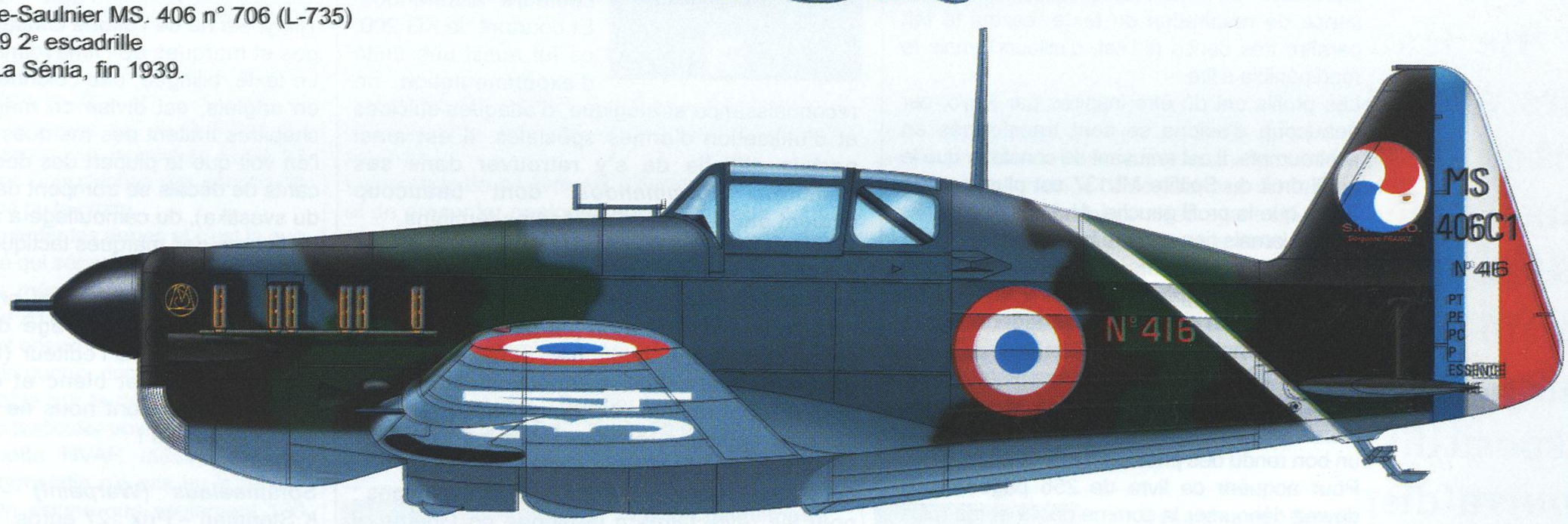
GC I/9 2e escadrille
Non homologué
Tête de fennec



Morane-Saulnier MS. 406 n° 815 (L-844)
GC I/9 2e escadrille
Tunis el-Aouina, mai 1940.



Morane-Saulnier MS. 406 n° 706 (L-735)
GC I/19 2e escadrille
Oran-La Sénia, fin 1939.



Morane-Saulnier MS. 406 n° 416 (N-834)
GC I/9 1ère escadrille
Oran-La Sénia, fin 1939.

© P-A. Tilley - 2004

Le GC I/9

MATÉRIEL
Morane 406

ÉTAT-MAJOR
Commandant de groupe
Cne Rousseau-Dumarcet 15.11.39 - 19.05.40
Cdt Legrix de La Salle 20.05.40 - 16.06.40
Cne Rousseau-Dumarcet 17.06.40 - 22.08.40

Commandant 1ere escadrille
Cne Tulasne 15.11.39 - 22.12.39
Cne Bordier 23.12.39 - 22.08.40

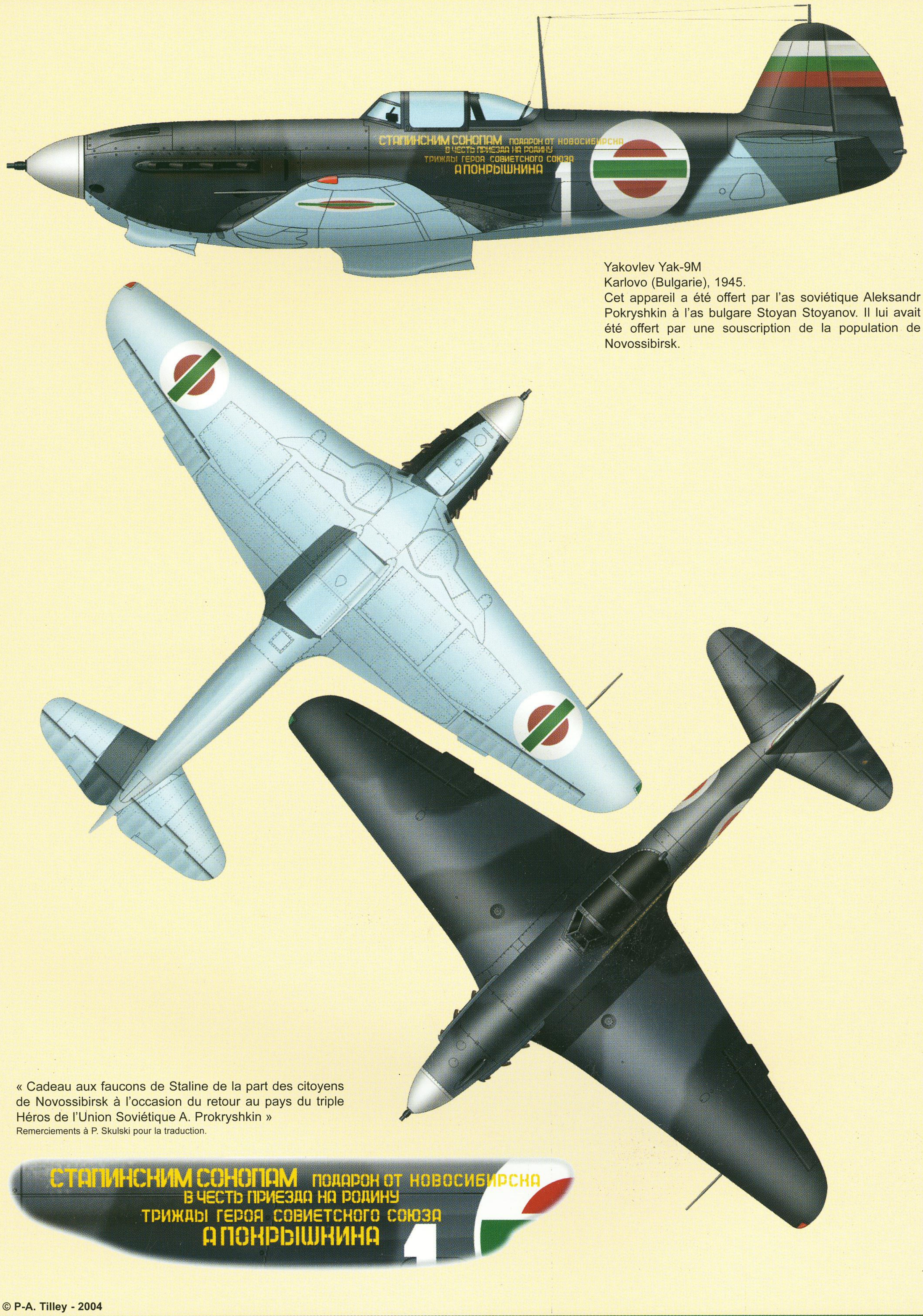
Commandant 2e escadrille
Cne Hoarau de La Source 15.11.39 - ?
Lt Richard ? - 22.08.40

VICTOIRES
Drôle de Guerre : aucune
Mai-juin 40 : aucune

PERTES À L'ENNEMI
aucune

TERRAINS

15.11.39	Oran-La Sénia
01.04.40	Marseille-Marignane
07.05.40	Tunis el-Aouina
22.05.40	EM + 1ere esc. : El Hamma
	2e esc. : Depienne
14.06.40	2e esc. : Oudna
15.06.40	2e esc. : Depienne
16.06.40	2e esc. : Oudna
19.06.40	2e esc. : El Hamma
25.06.40	Oudna
31.07.40	Sidi Ahmed
22.08.40	Dissolution



Yakovlev Yak-9M
Karlovo (Bulgarie), 1945.
Cet appareil a été offert par l'as soviétique Aleksandr Pokryshkin à l'as bulgare Stoyan Stoyanov. Il lui avait été offert par une souscription de la population de Novossibirsk.

« Cadeau aux faucons de Staline de la part des citoyens de Novossibirsk à l'occasion du retour au pays du triple Héros de l'Union Soviétique A. Prokryshkin »

Remerciements à P. Skulski pour la traduction.

© P-A. Tilley - 2004